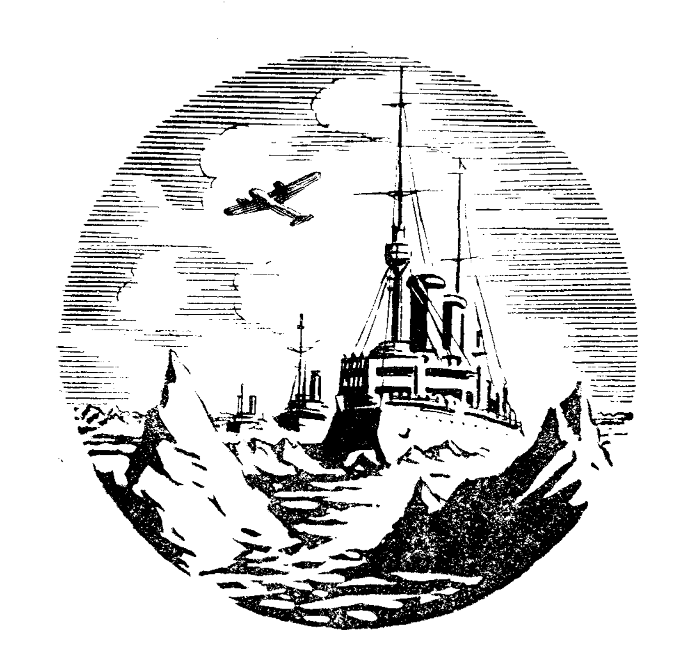
Советская Арктика



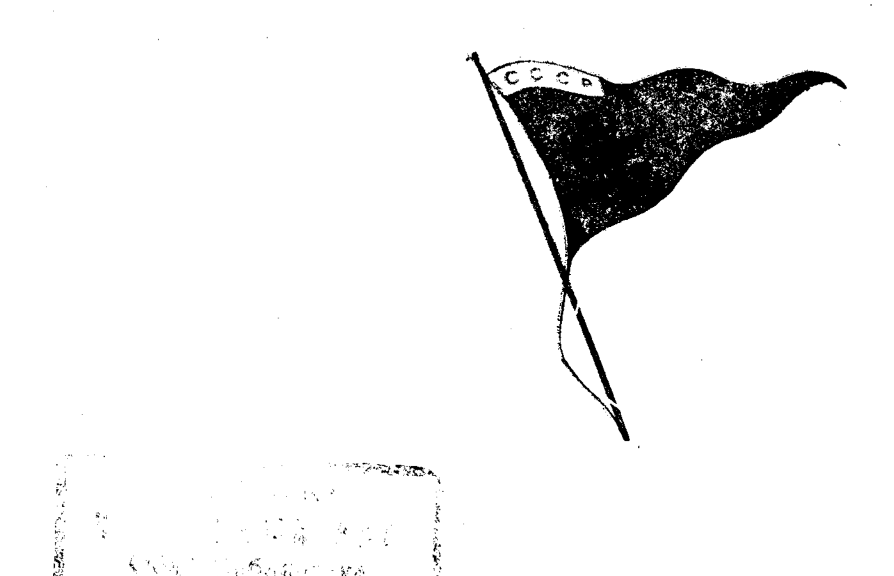
№ 9

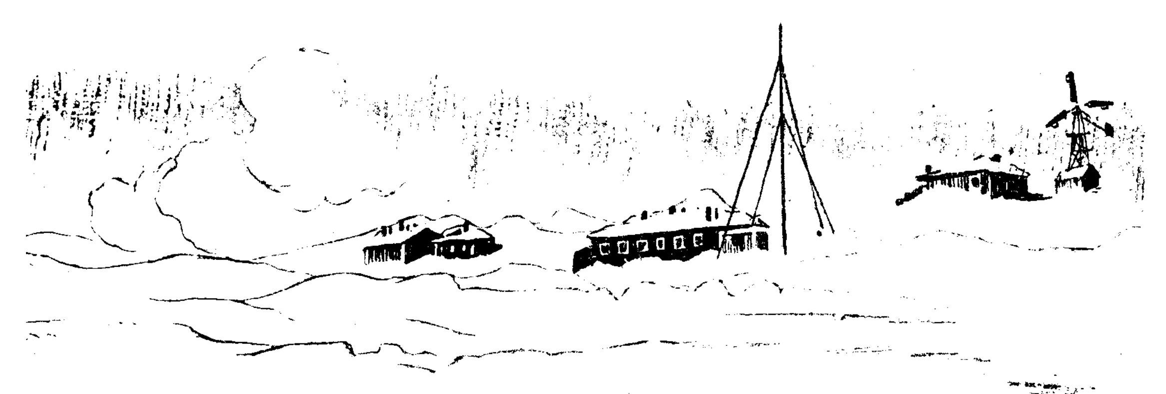
СЕНТЯБРЬ  1  3 

СЕНТЯБРЬ 1939

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика





ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ПРИ СНК СССР И ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

● *Издательство Главсевморпути* ●

ЗАКОНЫ ИСТОРИЧЕСКОЙ СЕССИИ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

Внеочередная Четвертая Сессия Верховного Совета СССР, открывшаяся 28 августа, приняла важнейшие законы: о сельскохозяйственном налоге, о всеобщей воинской обязанности и о ратификации договора о ненападении между Советским Союзом и Германией.

Советский Союз в своей внешней политике исходил и исходит из ленинского принципа мирного сосуществования социалистического государства и капиталистических стран. Различие в идеологии и в политической системе СССР и капиталистических стран не должно служить препятствием для установления мирных, добрососедских отношений между социалистическим государством рабочих и крестьян и несоветскими странами. Товарищ Сталин на XVIII съезде коммунистической партии говорил:

«Мы стоим за мир и укрепление деловых связей со всеми странами, стоим и будем стоять на этой позиции, поскольку эти страны будут держаться таких же отношений с Советским Союзом, поскольку они не попытаются нарушить интересы нашей страны».

Руководствуясь ленинско-сталинским указанием о мирном сосуществовании социалистического государства и капиталистических стран, советское правительство заключило целый ряд договоров о ненападении и нейтралитете с несоветскими странами. Такие пакты, например, заключены с Италией и другими капиталистическими государствами.

Советское правительство, как известно, пыталось заключить англо-франко-советский пакт взаимопомощи против агрессии в Европе. Переговоры, начавшиеся по этому вопросу еще в апреле нынешнего года, однако, не привели к положительным результатам. В этом, прежде всего, виноваты правительства Англии и Франции. В первые же дни переговоров, английское правительство намеревалось поставить СССР в неравное положение с договаривающимися сторонами. Оно, как сообщил товарищ Молотов на Сессии Верховного Совета Союза ССР, игнорировало основные предпосылки таких переговоров — игнорировало принцип взаимности и равных обязательств. Иначе говоря, Англия, оставаясь верной своей традиционной политике, пыталась загребать жар чужими руками.

Товарищ Молотов, анализируя ход переговоров между СССР, Англией и Францией, указал, что англо-франко-советские переговоры пока-

зали, что позиция Англии и Франции пронизана насквозь вопиющими противоречиями.

«С одной стороны, Англия и Франция требовали от СССР военной помощи против агрессии для Польши. СССР, как известно, был готов пойти этому навстречу при условии получения соответствующей помощи для себя от Англии и Франции. С другой стороны, те же Англия и Франция тут же выпускали на сцену Польшу, которая решительно отказывалась от военной помощи со стороны СССР. Попробуйте-ка при этих условиях договориться о взаимопомощи, когда помощь со стороны СССР заранее объявляется ненужной и навязанной.

Далее. С одной стороны, Англия и Франция гарантировали Советскому Союзу военную помощь против агрессии в обмен на соответствующую помощь со стороны СССР. С другой стороны, они обставляли свою помощь такими оговорками насчет косвенной агрессии, которые могли превратить эту помощь в фикцию и давали им формально-юридическое основание увильнуть от оказания помощи и поставить СССР в состояние изоляции перед лицом агрессора. Попробуйте-ка отличить подобный «пакт взаимопомощи» от пакта более или менее замаскированного надувательства».

О несерьезном отношении английского и французского правительств к переговорам свидетельствует и тот факт, что военные миссии этих правительств, прибывшие в Москву для переговоров, состояли из второстепенных лиц и даже не имели права подписать какую-либо военную конвенцию. А военная миссия Англии вообще не имела никакого мандата.

Товарищ Молотов, говоря о корнях противоречий в позиции Англии и Франции, указал, что «С одной стороны, английское и французское правительства боятся агрессий и ввиду этого хотели бы иметь пакт взаимопомощи с Советским Союзом, поскольку это усиливает их самих, поскольку это усиливает Англию и Францию. Но, с другой стороны, английское и французское правительства имеют опасения, что заключение серьезного пакта взаимопомощи с СССР может усилить нашу страну, может усилить Советский Союз, что, оказывается, не отвечает их позиции. Приходится признать, что эти опасения у них взяли верх над другими соображениями. Только в этой связи и можно понять позицию Польши, действующей по указаниям Англии и Франции».

Такова предистория советско-германского договора о ненападении.

23 августа между Советским Союзом и Германией подписан договор о ненападении. Внеочередная Четвертая Сессия Верховного Совета СССР единодушно ратифицировала этот огромной важности документ, отвечающий интересам великого Советского Союза. Буржуазная англо-французская и американская печать и «социалистические» газеты из кожи лезут вон, чтобы доказать, что заключение советско-германского договора о ненападении помешало переговорам между Англией, Францией и СССР. Между тем, факты говорят о другом.

«Не потому прервались военные переговоры с Англией и Францией, что СССР заключил пакт о ненападении с Германией, а наоборот, СССР заключил пакт о ненападении с Германией в результате между прочим того обстоятельства, что военные переговоры с Францией и Англией зашли в тупик в силу непреодолимых разногласий».

Это заявление товарища Ворошилова, данное им в интервью с корреспондентом «Известий» об англо-франко-советских военных переговорах полностью разоблачает лживые измышления буржуазных и продажных «социалистических» писак.

Видя, что переговоры между Англией, Францией и СССР зашли в тупик, советское правительство не могло «не поставить перед собою вопроса о других возможностях обеспечить мир и устранить угрозу войны между Германией и СССР» (из сообщения В. М. Молотова).

Заключение договора о ненападении между Германией и Советским Союзом стало возможным потому, что за последнее время заметно улучшились отношения этих крупнейших государств Европы. Правящие круги Германии поняли, что война между СССР и Германией выгодна лишь их врагам.

> «История показала,— заявил на Сессии товарищ Молотов,— что вражда и войны между нашей страной и Германией были не на пользу, а во вред нашим странам. Самыми пострадавшими из войны 1914—18 годов вышли Россия и Германия. (Голос: «Правильно».) Поэтому интересы народов Советского Союза и Германии лежат не на пути вражды между собою. Напротив, народы Советского Союза и Германии нуждаются в мирных отношениях друг с другом. Советско-германский договор о ненападении кладет конец вражде между Германией и СССР, а это в интересах обеих стран. Различие в мировоззрениях и в политических системах не должно и не может быть препятствием для установления хороших политических отношений между обоими государствами, как подобное же различие не препятствует хорошим политическим отношениям СССР с другими несоветскими, капиталистическими странами. Только враги Германии и СССР могут стремиться к созданию и раздуванию вражды между народами этих стран. Мы стояли и стоим за дружбу народов СССР и Германии, за развитие и расцвет дружбы между народами Советского Союза и германским народом».

Трудно переоценить значение советско-германского договора. Этот поистине исторический документ кладет конец вражды между крупнейшими государствами Европы — Советским Союзом и Германией,— устраняет угрозу войны между ними. Статья 1-я договора о ненападении гласит, что «Обе Договаривающиеся Стороны обязуются воздерживаться от всякого насилия, от всякого агрессивного действия и всякого нападения в отношении друг друга, как отдельно, так и совместно с другими державами».

> «В случае возникновения споров или конфликтов между Договаривающимися Сторонами по вопросам того или иного рода, обе стороны будут разрешать эти споры или конфликты исключительно мирным путем в порядке дружественного обмена мнениями или в нужных случаях путем создания комиссий по урегулированию конфликта» (статья 5 Договора о ненападении).

Заключение советско-германского договора о ненападении несомненно является крупной победой в борьбе за мир. С заключением договора сократилось поле возможных военных столкновений в Европе. «Если даже — указывал товарищ Молотов — не удастся избежать военных столкновений в Европе, масштаб этих военных действий теперь будет ограничен».

Советско-германский договор о ненападении в то же время является убедительным доказательством высокого искусства политического руководства советского правительства внешней политикой.

В своей мирной политике СССР опирался и опирается на могущество своей Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота. Рабоче-Крестьянская Красная Армия — сильнейшая армия в мире. Могучая советская индустрия оснастила армию страны социализма передовой современной техникой. Красная Армия располагает всеми средствами, необходимыми для сокрушительного разгрома любого агрессора, если он попытается нарушить советские священные рубежи.

Народный комиссар обороны маршал Советского Союза товарищ Ворошилов доложил внеочередной сессии Верховного Совета СССР о колоссальных изменениях, происшедших в количественном составе и боевой технике Красной Армии и Военно-Морского Флота за минувшие 9 лет после принятия ЦИК и СНК СССР «Закона об обязательной военной службе». Численный состав Красной Армии и Военно-Морского Флота за 9 лет возрос больше, чем в 3,5 раза. Количество танков по сравнению с 1930 годом увеличилось в 43 раза, самолетов в 6,5 раза, артиллерии тяжелой, средней, легкой в 7 раз, пулеметов ручных и станковых в 5,5 раза. В 1930 году на каждого бойца приходилось 3,07 механических лошадиных сил, теперь при увеличении численности войск на каждого бойца приходится 13 лошадиных сил. Вырос и окреп Военно-Морской Флот. Тоннаж флота по сравнению с 1930 годом увеличился на 130 процентов.

Эти цифры и факты говорят о неустанной заботе коммунистической партии, советского правительства и великого вождя народов товарища Сталина об укреплении Красной Армии и Военно-Морского Флота, об укреплении обороноспособности нашей родины. Такой огромный рост могущества вооруженных сил социалистического государства рабочих и крестьян стал возможен в результате полного торжества генеральной линии партии, невиданного расцвета социалистической индустрии и социалистического сельского хозяйства.

Бурный рост боевой техники требует обеспечить Красную Армию хорошо подготовленными кадрами, ибо техника без людей мертва. И танк, и самолет, и артиллерия и другие виды оружия только тогда могут быть грозной силой для врага, когда ими будут управлять хорошо обученные кадры.

> «Современная армия — говорил товарищ Ворошилов — представляет собой, если так можно выразиться, весьма сложный, густо насыщенный всевозможными и сложными механизмами и вооружением комбинат. Не только неграмотный, но даже хорошо грамотный человек, но не прошедший систематической, основательной и длительной выучки, не может теперь эффективно выполнять функции даже простого бойца в специальных войсках, например, функций связиста, не говоря уже о младшем начальствующем составе, являющемся фундаментом вооруженных сил. Вот почему предлагается увеличить сроки службы рядового состава в авиации и погранвойсках».

И сессия Верховного Совета СССР единодушно установила новые сроки действительной службы для отдельных категорий и рядов войск. По новому закону младшие командиры сухопутных войск и военно-воздушных сил будут проходить действительную службу три года вместо двух. Для младших командиров внутренних войск, рядо-

вых и младших командиров сухопутных пограничных войск и всего рядового состава военно-воздушных сил также установлен трехгодичный срок действительной службы.

Советская молодежь стремится попасть в Красную Армию. Молодые патриоты родины с величайшей радостью носят звание воина Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Новый «закон о всеобщей воинской обязанности» понижает призывной возраст на один год, а для лиц с полным средним образованием на два года. В Красную Армию и Военно-Морской Флот будет призываться молодежь в возрасте: неокончившие полной средней школы — от 18 лет и 8-ми месяцев до 19 лет и 8-ми месяцев, окончившие среднюю школу от 17 лет и 8-ми месяцев до 18 лет и 8-ми месяцев.

По новому закону о всеобщей воинской обязанности в военное время, в случае необходимости, будут призываться женщины, имеющие медицинскую, ветеринарную или техническую подготовку. В мирное время женщины-специалисты будут проходить учебные сборы (при военных госпиталях, в институтах, лабораториях, мастерских и т. д.).

Новый закон о всеобщей воинской обязанности вводит новый вид военной подготовки молодежи — начальную военную подготовку учащихся пятых, шестых и седьмых классов. Учащиеся восьмого, девятого и десятого классов будут проходить допризывную подготовку.

Принятый сессией Верховного Совета СССР закон о всеобщей воинской обязанности содержит ряд других важнейших мероприятий — о работе призывных комиссий, о льготах призывникам по семейному положению, о воинском учете, о сроках действительной службы среднего, высшего начальствующего состава и т. д.

Ранее действовавший закон об обязательной военной службе находился в некотором противоречии со Сталинской Конституцией. Товарищ Ворошилов говорил на Четвертой сессии Верховного Совета СССР:

> «Совет Народных Комиссаров Союза ССР представил на ваше рассмотрение законопроект «О всеобщей воинской обязанности». Жизненная необходимость этого закона продиктована прежде всего нашей Сталинской Конституцией, с положениями которой существующий ныне закон находится в некотором противоречии.
>
> Статья 132-я Сталинской Конституции гласит:
>
> «Всеобщая воинская обязанность является законом» и далее —
>
> «Воинская служба в Рабоче-Крестьянской Красной Армии представляет почетную обязанность граждан СССР».
>
> В то время, как статья 1-я действующего закона редактирована так:
>
> «...Оборона Союза ССР с оружием в руках осуществляется только трудящимися. На нетрудовые элементы возлагается выполнение иных обязанностей по обслуживанию обороны Союза ССР».
>
> Кроме того, необходимость издания нового закона вызывается и теми изменениями, которые произошли за последнее время в развитии нашего народа и государства.
>
> «Закон об обязательной военной службе» был принят ЦИК'ом и СНК 13 августа 1930 года, т. е. ровно девять лет тому назад.
>
> За это время советский народ, руководимый партией Ленина—Сталина, добился величайших успехов в деле организации и укрепления государства трудящихся и строительства социализма в Советском Союзе.

В нашей стране теперь окончательно ликвидированы эксплоататорские классы и неразрывно сплотились рабочие, колхозники и советская интеллигенция в единый, общий трудовой фронт.

Наша страна из строющей социализм превратилась в страну победившего социализма. Победы социализма сделали возможным полное равноправие советских граждан, закрепленное Сталинской Конституцией. Все это и многое другое резко изменило социально-политическую основу, на которой был построен девять лет тому назад ныне действующий «Закон об обязательной военной службе».

Новый закон о всеобщей воинской обязанности полностью соответствует Сталинской Конституции, отражает те колоссальнейшие изменения, которые произошли в нашей стране в результате победы социализма.

5 сентября опубликованы приказы народного комиссара обороны маршала Советского Союза товарища Ворошилова об очередном призыве в РККА и увольнении из рядов РККА в долгосрочный отпуск рядового состава срочной службы.

Очередной призыв в Красную Армию и Военно-Морской Флот позволит еще больше укрепить обороноспособность страны, сделать нашу армию и флот еще более могущественными защитниками советских рубежей.

С огромным воодушевлением, с невиданным подъемом идет в Красную Армию советская молодежь. Молодые патриоты страны социализма полны решимости честно нести почетную вахту в Красной Армии и Военно-Морском Флоте. Если потребуется, советская молодежь в любую минуту готова ринуться на врага и сокрушить его.

Призыв в РККА и увольнение в долгосрочный отпуск происходят в условиях, когда капиталистический мир объят военной лихорадкой, когда война в Европе стала фактом. Союз Советских Социалистических Республик — единственная страна в мире, которая неуклонно, проводя и отстаивая политику мира, занята мирным творческим трудом. Но советский народ внимательно следит за международной обстановкой и всегда готов ко всяким неожиданностям и случайностям.

> «Советский Союз не будет застигнут врасплох международными событиями, как бы они ни были внезапны и грозны. А те господа, помутненный разум которых мешает им видеть Советский Союз таким, какой он есть в действительности, неизменно будут получать предметные уроки до тех пор, пока они не поймут, что великий народ Советов имеет и всегда будет иметь свою великую и страшную в борьбе с врагом вооруженную силу, которая будет сокрушать всех и всегда, кто осмеливается посягать на священные права, землю и честь победоносного Советского Союза». (К. Ворошилов).

Внеочередная Четвертая сессия Верховного Совета СССР единодушно приняла новый закон о сельскохозяйственном налоге. Старый закон, как известно, был принят 31 мая 1934 года. За минувшие пять лет в деревне произошли колоссальные изменения. Социалистическая система является единственной формой земледелия в нашей стране. 99,5% посевной площади принадлежит колхозам и совхозам и лишь 0,5% находится у единоличников. Колхозы и совхозы вооружены современной техникой. На колхозных и совхозных полях работает свыше 500 тысяч тракторов.

Из года в год повышается стоимость колхозного трудодня. Валовой доход колхозников на протяжении 1934—1937 гг. вырос более чем в 2,7 раза, а денежные доходы, распределенные по трудодням,— в 4,3 раза. Кроме того выросли доходы колхозников от личного хозяйства.

Всесоюзная сельскохозяйственная выставка, открывшаяся 1-го августа в Москве, ярко и убедительно показывает каких огромных побед в сельском хозяйстве добилась наша страна под руководством коммунистической партии и великого вождя народов товарища Сталина.

Советская колхозная деревня сбросила с себя облик отсталости, темноты и невежества. Колхозное крестьянство уверенно идет от победы к победе.

Совершенно ясно, что старый закон о сельскохозяйственном налоге не предусматривал колоссальнейших изменений, происшедших в деревне за последние 5 лет, и поэтому значительная часть доходов колхозников не учитывалась и не облагалась.

«Как известно,— указывал на сессии народный комиссар финансов тов. Зверев,— доходы колхозников от личного приусадебного участка привлекаются к обложению сельско-хозяйственным налогом по твердым ставкам в сумме от 10 до 50 рублей, независимо от размера получаемых колхозником доходов от личного хозяйства.

Такая система обложения сельскохозяйственным налогом, без учета действительной доходности, приводит к тому, что чем больше колхозник уделяет внимания своему личному хозяйству и чем выше его доходность от хозяйства, тем относительно меньше он платит налога государству».

Старая система сельскохозяйственного налога часто использовалась людьми, отлынивающими от колхозной работы, раздувающими свое личное хозяйство в спекулятивных, торгашеских целях.

Новый закон о сельскохозяйственном налоге устраняет этот недостаток. Налог будет исчисляться не по твердым ставкам, а в зависимости от размера дохода от личного хозяйства, кустарно-ремесленных промыслов и других занятий не по найму, в размере от 5 до 13% дохода от личного подсобного хозяйства колхозника.

Доходы, полученные колхозниками трудоднями (как денежные, так и натуральные), сельскохозяйственным налогом не облагаются.

Единоличники платят налог в больших размерах, чем колхозники — от 11 до 25% их доходов.

Таким образом новый закон повышает интерес колхозников к колхозному производству, способствует укреплению трудовой дисциплины в сельскохозяйственных артелях и ликвидации антиколхозных тенденций.

По новому закону предоставляется ряд льгот для хозяйств, члены которого служат в Красной Армии или Военно-Морском Флоте; для хозяйства, в составе которых есть инвалиды труда и войны.

Налоговая система, проводящаяся в нашей стране, коренным образом отличается от налоговой системы капиталистических стран. Там, за рубежом, налог является тяжелым бременем для трудящихся, так как вся тяжесть налога перекладывается на их плечи. В нашей стране налоги, уплачиваемые трудящимися, составляют лишь незначительную часть их доходов. Причем средства от налога идут на удовлетворение нужд самих трудящихся.

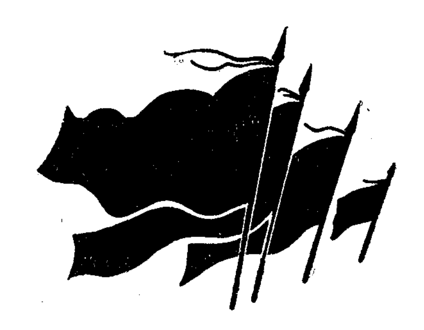
Основным источником государственных доходов в нашей стране являются накопления социалистической промышленности, транспорта, государственной и кооперативной торговли и т. д.

Новый закон о сельскохозяйственном налоге — важнейшее мероприятие партии и советского правительства, направленное на укрепление колхозного хозяйства, на повышение экономической мощи колхозов.

С чувством глубокого удовлетворения встретил советский народ законы, принятые социалистическим парламентом. Нет такого уголка в нашей великой родине, где бы решения Сессии не получили всеобщего одобрения, ибо законы отвечают кровным интересам советского народа. Они обеспечивают дальнейший подъем народного хозяйства СССР, еще большее укрепление нашего военного могущества.

Трудящиеся СССР горячо одобряют внешнюю политику советского правительства, направленную на укрепление дружбы народов СССР и других стран.

Народы великого Советского Союза, руководимые коммунистической партией и великим вождем трудящихся товарищем Сталиным, уверенно строят коммунистическое общество. Нет такой силы в мире, которая могла бы остановить победоносное шествие социалистического государства рабочих и крестьян.



В. РЯБЧИКОВ

РЕШИТЕЛЬНО ПЕРЕСТРОИТЬ РАБОТУ С КАДРАМИ

За годы социалистического строительства советский народ, под руководством партии большевиков, выдвинул из своей среды многочисленные кадры талантливых руководителей и организаторов на все участки народного хозяйства, в советские и партийные органы.

Выросли специалисты всех отраслей и профессий.

Партия всегда правильно оценивала роль кадров в социалистическом строительстве, в руководстве государством. Без создания новых социалистических кадров — победа социализма была бы невозможна.

Товарищ Ленин в 1919 году в своей речи, посвященной памяти т. Я. М. Свердлова, говорил: «...мы глубоко уверены, что пролетарская революция в России и во всем мире выдвинет группы и группы людей, выдвинет многочисленные слои из пролетариев, из трудящихся крестьян, которые дадут то практическое знание жизни, тот, если не единоличный, то коллективный организаторский талант, без которого миллионные армии пролетариев не могут придти к своей победе» [1].

Жизнь показала, как глубоко был прав товарищ Ленин. Ленинские заветы о создании и воспитании большевистских кадров — кадров государственных руководителей, партия под руководством товарища Сталина неуклонно проводила и проводит в жизнь.

Лозунг партии и товарища Сталина «кадры решают все» помог нашей стране поднять на высокую принципиальную высоту подбор и воспитание, изучение и выращивание, расстановку и выдвижение новых кадров.

На XVIII съезде партии товарищ Сталин еще раз со всей большевистской прямотой, ясностью и четкостью показал роль наших кадров в государственном строительстве, в проведении в жизнь правильной политической линии, намеченной партией.

Товарищ Сталин говорил: «После того как выработана правильная политическая линия, проверенная на практике, кадры партии становятся решающей силой партийного и государственного руководства.

---

[1] В. И. Ленин. Том XXIV, изд. III, стр. 83.

Иметь правильную политическую линию,— это, конечно, первое и самое важное дело. Но этого все же недостаточно. Правильная политическая линия нужна не для декларации, а для проведения в жизнь. Но чтобы претворить в жизнь правильную политическую линию, нужны кадры, нужны люди, понимающие политическую линию партии, воспринимающие ее, как свою собственную линию, готовые провести ее в жизнь, умеющие осуществлять ее на практике и способные отвечать за нее, защищать ее, бороться за нее. Без этого правильная политическая линия рискует остаться на бумаге».

Кропотливая и настойчивая работа нашей партии и государства по созданию новых социалистических кадров дала возможность выдвинуть к руководству государственным аппаратом, всеми отраслями народного хозяйства и всей общественно-политической жизнью страны — нашу новую советскую интеллигенцию.

Советский народ создал свою собственную интеллигенцию, вышедшую из рядов рабочего класса и колхозного крестьянства. Эта интеллигенция тесно связана со своим народом, прекрасно понимает цели и задачи, которые стоят перед партией и государством. Она служит интересам революции, интересам социалистического строительства, интересам трудящихся.

В нашей стране выросли кадры многочисленных новых специальностей и профессий, чем не обладала и не могла обладать дореволюционная Россия, зависимая от иностранного капитала.

Выдвинув задачу освоения Северного морского пути и природных богатств Крайнего Севера Советского Союза, партия и правительство перевели на эту работу лучших передовых людей из других отраслей народного хозяйства.

В годы борьбы за освоение Арктики выросли многочисленные кадры смелых полярных исследователей, отважных, самоотверженных людей.

В этой борьбе выковались кадры полярных моряков, полярных летчиков, научных работников, хозяйственных и партийных руководителей, специалистов в области культуры и народного образования среди народов Крайнего Севера, кадры торговых и сельскохозяйственных работников и многих других специальностей.

Партия и правительство дали полярным работникам лучшую технику и огромные средства, создали все условия для работы, окружили их заботой и вниманием. Профессия полярника стала почетной. Любовь всего народа еще больше воодушевляет армию полярников на борьбу за успешное овладение Крайним Севером.

Осваивая Арктику, полярники добились больших результатов. Всему миру известны такие замечательные дела, как завоевание Северного полюса, перелет из СССР в Америку через Северный полюс, сквозные проходы в одну навигацию арктических кораблей с запада на восток и обратно по Северному морскому пути. Велики научные открытия на основе работ, проводимых ежегодно в Арктике. Особенно замечательна героическая работа Папанинской четверки на дрейфующей станции. Сейчас во льдах Ледовитого океана ведет серьезную научную работу героический коллектив полярников на ледокольном пароходе «Георгий Седов».

Наш социалистический строй превратил труд полярников, как и труд каждого трудящегося нашей великой родины, в дело чести, сла-

вы, доблести и геройства. И не случайно, что из среды полярников вышли четырнадцать героев Советского Союза, а сотни мужественных работников Севера награждены правительством орденами Союза.

Всех этих успехов советские полярники добились под руководством большевистской партии.

Совнарком СССР в марте и августе 1938 года со всей большевистской резкостью осудил порочные методы работы бывших руководителей Главсевморпути в деле подбора, воспитания и выдвижения кадров.

В ряде организаций Главсевморпути насаждалась кастовость, пропагандировалась «теория» так называемой «незаменимости» работников.

Некоторые «руководители» воспитывали своих подчиненных в духе личной преданности начальству.

Подбор новых кадров происходил неправильно. Кадры не изучались, не выращивались. Для людей, давно работающих в Арктике, для их роста не создавалось перспектив. На большую самостоятельную работу их боялись ставить.

Крайне слабо была поставлена работа по идейному воспитанию кадров. Бывшее вражеское руководство Политуправления сознательно держало это дело в крайне запущенном состоянии.

Руководители многих предприятий Севморпути, не имея правильного большевистского руководства в подборе и воспитании кадров, отстранились от этой работы. Подбор кадров передоверялся второстепенным и третьестепенным работникам.

Отделы кадров как в центральном аппарате, так и на местах превратились в технический аппарат, оформляющий наем и увольнение работников. Учета кадров, изучения и распределения людей эти органы совершенно не вели.

В результате таких методов, которые культивировались и насаждались прежним руководством Главсевморпути, аппарат как в центре, так и на местах оказался сильно засорен чуждыми, сомнительными людьми, авантюристическими элементами, проходимцами и жуликами.

Благодаря политической беспечности отдельных руководителей Главного Управления Севморпути, а также в результате преступной работы врагов народа, пробравшихся в Управление,— ряд организаций Севморпути оказался засоренным вражескими и чуждыми элементами.

Во многих учреждениях трудовая дисциплина была крайне расхлябана.

Неправильные, порочные методы работы с кадрами, приводили к тому, что отдельные люди отрывались от влияния партийных организаций, от общественной жизни, замыкались в личную скорлупу, превращались в индивидуалистов, противопоставляющих себя коллективу.

Например, в Главсевморпути работал капитан Н. Ему было оказано большое доверие — поручено командование крупнейшим ледоколом арктического флота. Этот капитан признавал только капитанский мостик. Никакого общения с массами, с низовыми работниками он не желал иметь, критики не терпел.

Он договаривался до того, что требовал выделения специального уполномоченного для связи между ним и массами, заявляя, что «мое место — капитанский мостик» и «к этому народу я не желаю итти». Вместо того, чтобы идейно вооружать себя, он носил «подкову счастья». Этот капитан считался «незаменимым».

На ледоколе «Ермак» работал старпомом Субботин. Он систематически пьянствовал, разлагал дисциплину, прогуливал и также считал себя незаменимым, прикрываясь своими старыми «заслугами». Сейчас он уволен.

Подобные примеры далеко не единичны.

Среди работников полярных станций был товарищ Т. Проработав несколько лет в Арктике и не показав настоящих образцов работы, он значительное время подвизался в качестве «знатока» Арктики, бездельничал и «зашибал» деньги, выступая с «лекциями», «докладами» и т. д. В «свободное время» он пьянствовал, иногда пьянство сопровождалось дебошами и скандалами.

Долгое время в организациях бассейна реки Яны подвизался некий капитан Гольдштейн. Растранжирив десятки тысяч рублей, этот «капитан» не дал никакой пользы государству, несколько лет бездельничая под флагом «исследовательских» работ.

Большим тормозом в создании опытных кадров полярных работников была практика работы по договорам. Люди, отработав довольно короткий срок, уходили из Главсевморпути. Это создавало сезонность в работе и текучесть кадров.

Подлинной большевистской борьбы за создание постоянного состава работников не было. Часто лучшие люди изъявляли желание остаться работать в Арктике. Но из-за формальных соображений их часто вывозили, посылая на их место новых работников. Новые же люди не всегда могли хорошо проводить работу, так как не обладали для этого достаточным опытом.

Новые руководители как Центрального аппарата, так и предприятий Севморпути должны со всей четкостью разобраться во всех этих серьезных недостатках в работе с людьми, имевших место в прошлом. Нужно решительно перестроить работу с кадрами.

В этой работе нужно прежде всего руководствоваться теми директивами, которые дала нам партия и тов. Сталин.

На XVIII съезде ВКП(б) товарищ Сталин, говоря о кадрах, дал четкие, большевистские указания.

Он говорил: «Правильно подбирать кадры это значит:

Во-первых, ценить кадры, как золотой фонд партии и государства, дорожить ими, иметь к ним уважение.

Во-вторых, знать кадры, тщательно изучать достоинства и недостатки каждого кадрового работника, знать на каком посту могут легче всего развернуться способности работника.

В-третьих, заботливо выращивать кадры, помогать каждому растущему работнику подняться вверх, не жалеть времени для того, чтобы терпеливо «повозиться» с такими работниками и ускорить их рост.

В-четвертых, во-время и смело выдвигать новые, молодые кадры, не давая им перестояться на старом месте, не давая им закиснуть.

В-пятых, расставить работников по постам таким образом, чтобы каждый работник чувствовал себя на месте, чтобы каждый работник

мог дать нашему общему делу максимум того, что вообще способен он дать по своим личным качествам, чтобы общее направление работы по расстановке кадров вполне соответствовало требованиям той политической линии, во имя проведения которой производится эта расстановка».

«Особенное значение имеет здесь вопрос о смелом и своевременном выдвижении новых, молодых кадров», подчеркивал дальше в своем докладе товарищ Сталин.

После решения Совнаркома СССР, в марте и августе 1938 г., в Главсевморпути прошла большая очистительная работа. Из организаций Севморпути было изгнано много всяких авантюристов, жуликов, случайных людей, бездельников, рвачей и людей, не оправдавших себя в деловом отношении.

Разоблачены вражеские группы, срывавшие работу Главсевморпути.

На руководство Главсевморпути Центральный комитет партии выдвинул новых людей, пришедших с низовой работы.

Среди них: начальник Главсевморпути т. Папанин, несколько лет работавший начальником полярных станций, а затем руководивший работой героической дрейфующей станции на Северном Полюсе.

Тов. Ширшов, в недавнем прошлом рядовой научный работник, а затем директор Арктического Института — выдвинут зам. начальника Главсевморпути.

Рядовой полярный летчик т. Мазурук выдвинут начальником Управления Полярной авиации; рядовой радист, старый полярный работник т. Кренкель выдвинут на руководство Управлением Полярных станций.

Молодой научный работник т. Федоров выдвинут на руководство Арктическим Научно-исследовательским институтом Главсевморпути.

К руководству многих других ответственных участков также пришли новые люди.

В качестве зам. начальника Главсевморпути по кадрам выдвинут т. Стрекаловский, который совсем недавно был рядовым моряком, потом работал помполитом на одном из ледоколов и в аппарате Политуправления.

Бывший начальник полярной станции о. Рудольф комсомолец т. Либин выдвинут зам. директора Арктического института.

Почти целиком обновлен аппарат политорганов Главсевморпути как в самом Политуправлении, так и на местах. На руководящую партийную работу с низовой работы пришли люди, которых дали в политорганы Севморпути Московская и Ленинградская парторганизации.

Выдвинут на руководящую партийную и комсомольскую работу ряд старых работников Севморпути, получивших политическую подготовку на партийных курсах.

На арктические корабли, ледоколы и транспортные пароходы были выдвинуты новые капитаны и их помощники, назначены дублеры капитанов, из которых решено подготовить опытных полярных капитанов.

Назначены новые старшие помощники капитанов, выдвинута группа дублеров старших механиков. На самолеты посажены в качестве вторых пилотов молодые летчики, из которых решено подготовить пилотов высокого класса, знающих работу в Арктике и могущих работать самостоятельно.

Выдвинуты механики, радисты на полярные станции. Впервые в этом году на полярные станции поехала группа новых начальников полярных станций, вчерашних рядовых работников.

Раньше наши гидрографические кадры были крайне малочисленны. На руководящей работе находились главным образом гидрографы старого царского флота, или подвизались гидрографы из гидрографического корпуса Колчака. В этом году в качестве начальников гидрографических экспедиций было назначено много молодых гидрографов. На руководство геолого-разведочными партиями и экспедициями назначены также новые люди.

Среди выдвиженцев такие люди, как т. Белоусов, несколько лет плававший капитаном ледокола «Красин», сейчас капитан флагмана арктического флота ледокола «Иосиф Сталин»; т. Гоцкий, бывший старший помощник капитана ледокола «Красин», сейчас капитан лидерного ледокола в Восточном секторе Арктики «Л. Каганович»; т. Мелихов, беспартийный, бывший капитан транспортного судна, сейчас капитан крупнейшего ледокола «Красин». Как опытный моряк, тов. Мелихов назначен начальником проводки судов в Восточном секторе.

Тов. Бадигин, в недавнем прошлом матрос, затем помощник капитана, которого затирали некоторые «незаменимые» работники, сейчас успешно работает капитаном дрейфующего ледокольного парохода «Седов», выполняя ответственную научную работу.

Капитаном крупного морского парохода «Сталинград» выдвинут старший помощник ледокольного парохода «Дежнев» т. Ильин.

Бывший комсомольский работник, затем помполит сначала маленького зверобойного судна «Мурманец», а после помполит завоевавшего первое место в Арктическом флоте в навигацию 1938 г. ледокола «Ермак», тов. Дьяков выдвинут начальником Политотдела Мурманского Арктического пароходства Севморпути.

За последнее время значительно очищен и обновлен партийный аппарат и политорганы Севморпути.

На партийную работу в Главсевморпути пришли новые люди, большевики, получившие закалку в партийных организациях пролетарской столицы.

В Главсевморпуть принята большая группа молодых специалистов, окончивших советские высшие учебные заведения.

Значительно укрепился и начал уже давать «продукцию» Гидрографический Институт Главсевморпути, впервые выпустивший в этом году кадры советских гидрографов с высшим и специальным образованием.

Создан ряд школ для подготовки средних командных кадров: Морской техникум в Мурманске, курсы полярников, речной техникум, школа усовершенствования летных кадров Полярной авиации.

Большая группа руководящих работников охвачена учебой на факультете особого назначения (ФОН).

В аппарат Главсевморпути выдвинуты авторитетные полярные работники с низовой работы. Около 40% работников центрального аппарата составляют выдвиженцы.

Все внимание новых людей концентрируется на основных задачах Севморпути. Их внимание приковывается к черновой, но в то же время творческой работе.

На XVIII съезде ВКП(б) тов. Л. М. Каганович говорил: «Как видите, товарищи, новые люди заменили ту часть кадров, которая оказалась просто неприспособленной для нового периода руководства выросшим политически и культурно рабочим классом, руководства производственным процессом в условиях стахановского движения. Часть из этих даже честных людей оказалась под влиянием, восприняла привычки и навыки тех хозяйственников, которые оказались запутанными во вредительских делах».

Это положение целиком можно отнести и к Главсевморпути.

Жизнь показывает, что новые люди правильно подошли к разрешению вопросов работы Севморпути. Они по-большевистски взялись за выполнение задач, поставленных перед полярниками XVIII съездом партии.

Серьезную работу проводит сейчас Главсевморпуть по созданию постоянных, а не «сезонных» кадров работников Арктики. Удлинены сроки работы на Крайнем Севере.

Создаются условия рядовым работникам Крайнего Севера для повышения их технической квалификации, для продвижения их на большую работу.

Главсевморпуть создает новую широкую сеть учебных заведений.

Организуется гидрографический техникум для подготовки гидрографов средней квалификации. Создается новый факультет гидрографов в Гидрографическом Институте для подготовки специалистов с высшим образованием. Организуется двухгодичная школа полярных работников для подготовки и переподготовки работников полярных станций.

Создается высшая школа переподготовки командного состава, где капитаны, старшие помощники капитанов, механики нашего ледокольного и речного флота после навигации будут систематически повышать свои технические знания и изучать основы марксизма-ленинизма.

Широко развертывается учебная сеть предприятий Севморпути.

Политуправление для полярников ежедневно издает радио-бюллетень. Полярники получают помощь в овладении теорией марксизма-ленинизма.

Почти одновременно со всеми гражданами нашей Великой Родины люди полярных станций получили замечательное пособие для изучения марксизма-ленинизма — «Краткий курс истории ВКП(б)».

В навигацию Политуправление Главсевморпути направило большую группу пропагандистов для работы на кораблях, полярных станциях, авиалиниях и предприятиях Севморпути.

Однако, все эти мероприятия не могут удовлетворить полностью тех требований, которые выдвигает перед нами партия и товарищ Сталин.

Мы должны помнить слова товарища Сталина, произнесенные им на XVIII съезде ВКП(б), что: «Задача состоит в том, чтобы взять полностью в одни руки дело подбора кадров снизу доверху и поднять его на должную, научную, большевистскую высоту».

Мы должны помнить, что наша работа по росту кадров есть только первые начинания в этом важнейшем деле.

Надо еще решительней и смелей выдвигать новые кадры из среды полярников, низовых работников.

Отвечать за подбор, проверку, расстановку и выращивание кадров обязаны в первую очередь сами руководители, которые должны действительно «повозиться» с людьми, чтобы вырастить новых руководящих работников.

Решающую роль в этом деле должны сыграть отделы кадров как в центре, так и на местах.

Отделы кадров должны быть укомплектованы лучшими большевиками, которые сумели бы правильно организовать работу по кадрам.

Отделы кадров должны превратиться из органов, регистрирующих положение с кадрами, в органы, подбирающие кадры на основе сочетания деловых качеств с политическими, изучающие работников, проверяющие их на практической работе, знающие хорошо деловое и политическое лицо каждого работника.

Отделы кадров, вместе с руководителями предприятий и учреждений, обязаны в кратчайший срок создать хорошие резервы из проверенных на практической работе людей. Нужно иметь в резерве таких людей, чтобы в любое время их можно было смело выдвигать на самостоятельную работу, заменяя ими негодных работников.

Выдвигая новые кадры, мы не имеем права забросить работу со старыми кадрами.

Большинство старых полярников, опытных работников, преданных нашему общему делу, являются нашим золотым фондом.

За последнее время на руководящую работу выдвинуто немало людей из числа старых работников Севморпути.

Умело сочетать работу новых кадров со старыми кадрами, «...держать курс на сочетание, на соединение старых и молодых кадров в одном общем оркестре руководящей работы партии и государства» — так учит нас товарищ Сталин.

Особенно большая ответственность возлагается на всех партийных работников за идейное воспитание наших кадров в духе большевизма.

Партийные организации обязаны в кратчайший срок ликвидировать ту запущенность в идейно-политической работе с нашими кадрами, с нашей интеллигенцией, которая имеет еще место в ряде организаций Севморпути.

Чтобы задача, поставленная XVIII съездом ВКП(б) о превращении Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль, была успешно разрешена нашими кадрами, чтобы наши кадры выросли в большевиков-руководителей,— партийные организации обязаны решительно двинуть вперед дело политической пропаганды и агитации, дело овладения нашими кадрами основами марксизма-ленинизма, законами общественного развития.

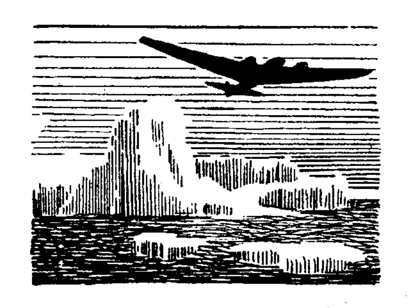
В этой работе мы должны помнить слова товарища Сталина:

«Нужно признать, как аксиому, что чем выше политический уровень и марксистско-ленинская сознательность работников любой отрасли государственной и партийной работы, тем выше и плодотворнее сама работа, тем эффективнее результаты работы, и наоборот,— чем ниже политический уровень и марксистско-ленинская сознательность работников, тем вероятнее срывы и провалы в работе, тем вероятнее измельчание и вырождение самих работников в деляг-крохоборов, тем вероятнее их перерождение».

Партийные организации, наши партийные работники обязаны кропотливо и планомерно разъяснять нашим кадрам решения XVIII съезда ВКП(б), текущие события, помогать им повседневно в изучении «Краткого курса истории ВКП(б)», не допуская в этой работе сезонности, кампанейщины, ссылки на «авральные» работы и на «специфические» условия навигации и работы на Крайнем Севере.

Решающим в выполнении задач, стоящих перед Главсевморпути в третьей пятилетке, является 1939 г. Развертывая социалистическое соревнование в арктическую навигацию, советские полярники должны успешно выполнить поставленные перед ними сложные задачи, провести нормальную коммерческую эксплоатацию Северного морского пути, выковать в процессе трудной творческой работы десятки и сотни новых людей, достойных похвалы и выдвижения на большую самостоятельную работу.

Никогда не надо забывать, что за работой полярников следит наша партия, правительство и весь советский народ.

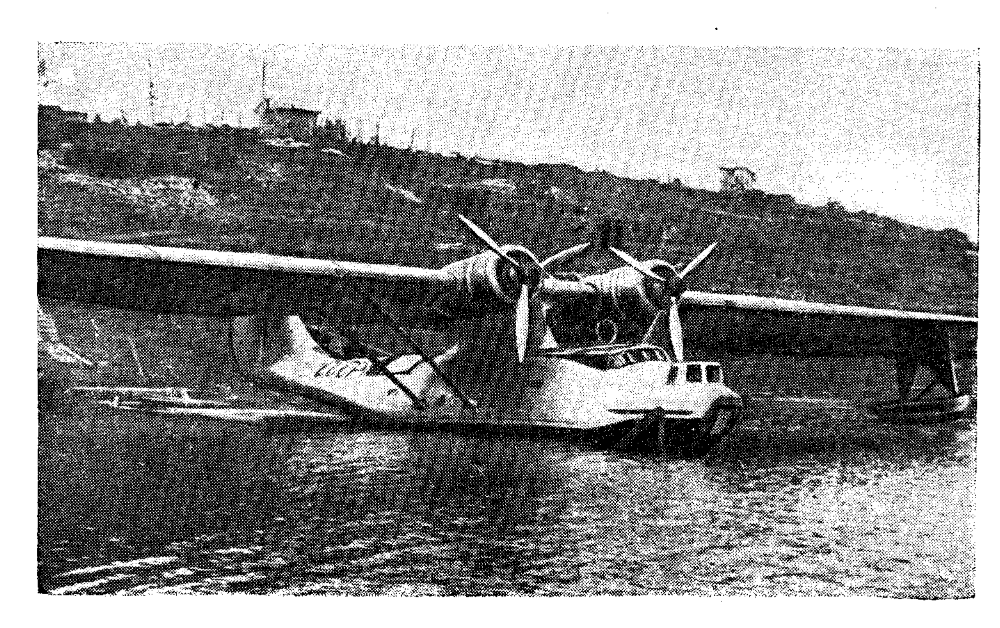


АРКТИЧЕСКАЯ НАВИГАЦИЯ



В июле 1939 года экипажи самолетов «СССР Н-207» и «СССР Н-243» совершали из Игарки разведывательные полеты вглубь Карского моря.
На снимке (слева направо): командир самолета «СССР Н-243» полярный летчик-орденоносец М. И. Козлов, командир самолета «СССР Н-207» Герой Советского Союза А. Д. Алексеев и штурман самолета «СССР Н-207» орденоносец Н. М. Жуков разрабатывают маршрут предстоящей преднавигационной ледовой разведки.

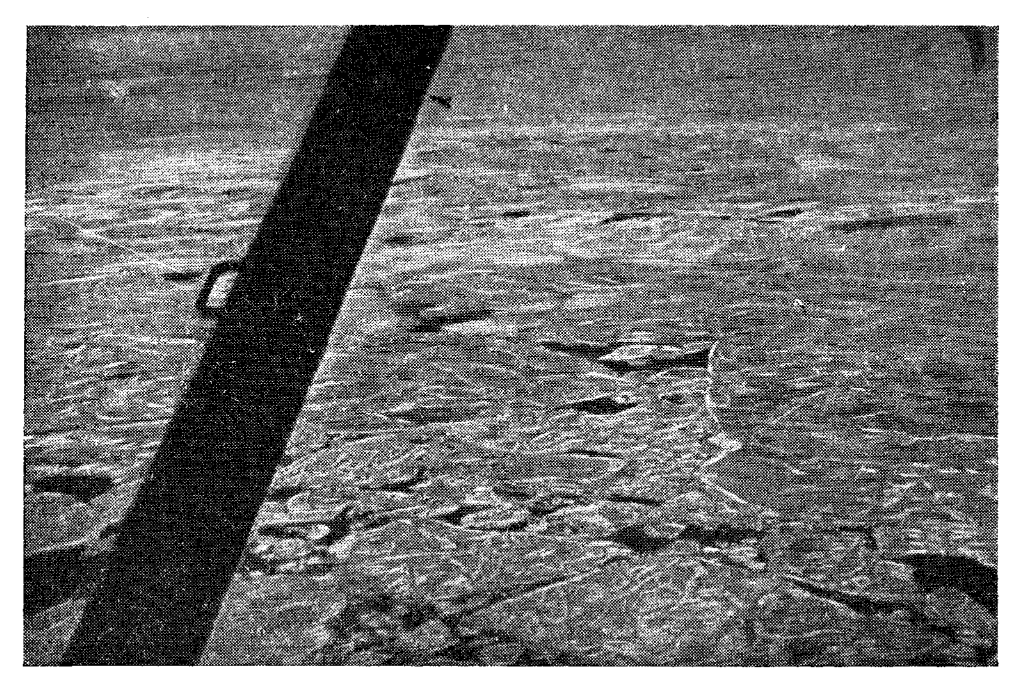
Фото Ал. Лесс



Самолет «СССР Н-243» полярного летчика-орденоносца М. И. Козлова в Игарке. Снимок сделан в июле 1939 г.

Фото Ал. Лесс

В 1939 ГОДУ

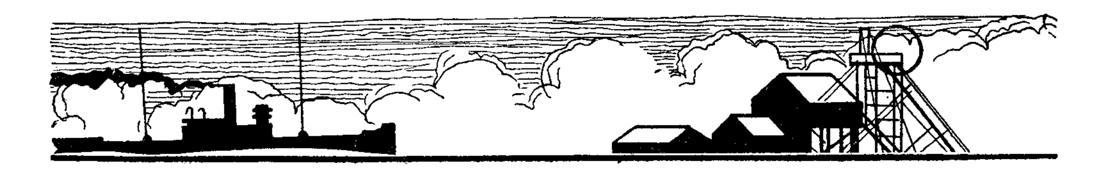


Льды Карского моря с воздуха. Снимок сделан в июле 1939 г. с борта самолета «СССР Н-243»

Фото Ал. Лесс

Ледокол «Ермак» заканчивает бункеровку на внешнем рейде порта Диксона.

Фото Г. Кулигина



Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль

Н. БЕРДНИКОВ

капитан ледокольного парохода «Малыгин»

О ХОЗРАСЧЕТЕ НА СУДАХ



Большинство судов арктического флота, в том числе и ледокольный пароход «Малыгин», приказом руководства Главсевморпути, с февраля 1939 г. переведено на хозрасчет. Это мероприятие имеет громадное значение в хозяйственной жизни организаций Севморпути и каждого судна в отдельности.

Правильно и до конца осуществленный на деле хозрасчет укрепляет финансовую дисциплину, мобилизует весь коллектив судна на выполнение и перевыполнение производственных заданий, на борьбу за трансфинплан, улучшает материально-бытовые условия команды.

Как же практически мы переходим на хозрасчет?

До последнего времени внедрение хозрасчета на «Малыгине» идет недопустимо медленно. Ни Морское управление, ни Мурманское пароходство, к которому приписан «Малыгин», не обеспечили до сего времени необходимых для этого условий.

Как известно, хозрасчет требует правильной отчетности. К сожалению отчетность у нас страдает большими недостатками.

Все расчеты по фрахтам производит Мурманское пароходство. Руководство судном часто не знает своих прямых расходов и доходов, а если и узнает о них, то с большим опозданием.

Мурманское пароходство, получая, например, счета-фактуры за приобретенный материал для судна (горючее, топливо, спецодежда, инструмент и т. д.), а также за ремонт судна, производит над ними соответствующую бухгалтерскую обработку, затем подшивает их к делу, не считая нужным своевременно обеспечить этими документами судно. О некоторых расчетах, произведенных пароходством с организациями еще несколько месяцев тому назад, судно не поставлено в известность. Мы еще не знаем, например, какие расходы несло судно на зверобойной кампании, хотя времени уже прошло с тех пор много. Единственными расходами, которые полностью учитываются судном, пока что являются только расходы по зарплате, производимые на месте.

Не менее важным условием хозрасчета является учет ценностей судна. Как и на многих других судах, на «Малыгине» работала инвентаризационная комиссия Архангельской морской конторы. Однако, работа комиссии была проведена наспех и внесла не мало путаницы.

При составлении инвентарных книг комиссия пользовалась устаревшими списками, а в отдельных случаях и сведениями со слов, не проверяя, имеются ли указанные ценности в наличии. В результате мы не знаем, какие ценности и в каком количестве находятся на судне (материалы, инструмент, запчасти, спецодежда и т. д.).

Факты, говорят о том, что между действительным наличием, данными инвентарных книг и данными балансовой стоимости всех ценностей, имеются большие расхождения.

Так, например, на судне фактически имеется четыре якоря: 3 патентованных и 1 адмиралтейский. По балансовым данным, представленным пароходству Архангельской конторой, значится 8 якорей, причем, все одной и той же стоимости. А по инвентарной ведомости их насчитывается одиннадцать штук. По инвентарной ведомости значится 14 аккумуляторов: 3 восьмидесяти-вольтовых, 8 сорока-вольтовых и 3 пяти-вольтовых. По балансовым же данным числится 16 аккумуляторов, без указания вольтажа и цены на каждый аккумулятор в отдельности. В то же время инвентаризацией почему-то не учтены пять ковров. Против инвентарных и балансовых данных, по состоянию на 1 июня, оказались излишки: 17 пар брюк, 11 пар валенок, ботинки и др. Совершенно непонятно, какими сведениями пользовалась комиссия, занося в инвентарную книгу 5 штук тулупов, в то время как на судне их имеется всего два.

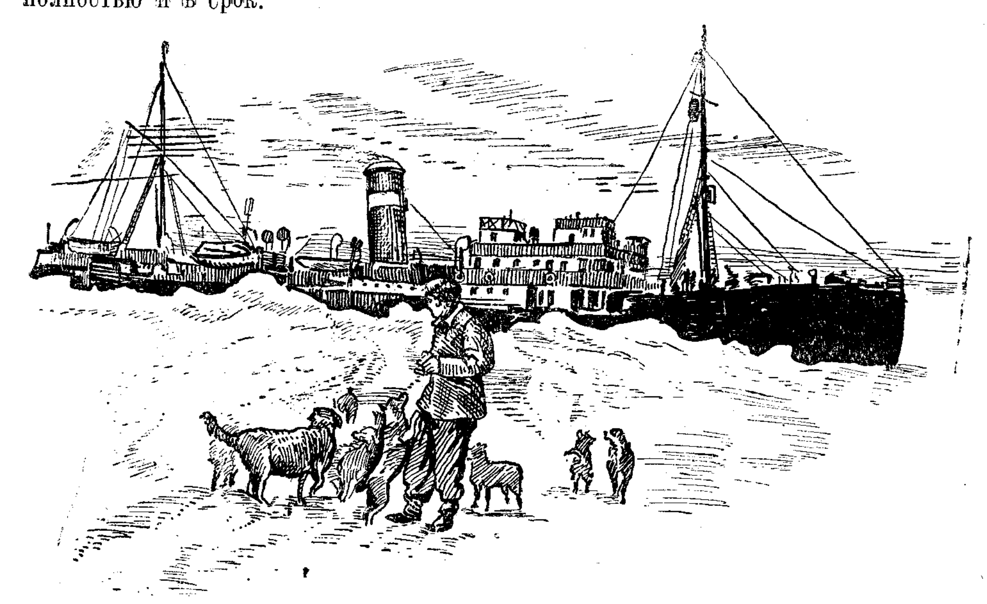
Мурманское пароходство издало приказ, которым обязывает капитанов к 20 октября с. г. представить сведения о наличии и состоянии имущества на судах. Дело это очень важное, и надо обеспечить его выполнение. Задача состоит в том, чтобы вся команда в целом по-хозяйски относилась к имуществу своего судна, бережно хранила социалистическое народное добро.

Успех в выполнении рейсовых заданий судна во многом зависит от того, как оно будет к этому подготовлено, какое внимание ему будет оказано со стороны пароходства.

По плану «Малыгин» должен был быть готов к эксплоатации после ремонта 1 июля. Однако, срок этот сорван по вине судоремонтного завода «Красная кузница». Ремонт запоздал почти на 20 дней.

Из опыта ремонта судов в прошедшие годы и в настоящий видно, что судоремонтные заводы, с которыми пароходство заключает договоры, как правило, свои обязательства не выполняют. Суда находятся в ремонте значительно дольше устанавливаемых сроков.

С этим ненормальным явлением пароходство должно повести решительную борьбу. Нужно добиться, чтобы договоры, заключаемые с заводами, выполнялись полностью и в срок.



«Малыгин» у берегового припая

Плохо поставлена работа отдела снабжения Мурманского пароходства. Материалы для ремонта мы получали с большими перебоями, а часто нам совершенно в них отказывали.

Уходя в арктический рейс, «Малыгин» испытывал острую потребность в материалах. Однако, машинное отделение, например, получило едва одну десятую часть того, что ему требовалось. Не получили мы и краску, и олифу, и электрических лампочек (400 шт.).

В работе отдела снабжения нет четкости. Отправка грузов проходит из рук вон плохо. Так, материалы для «Малыгина» «Мурманец» привез без документов и счетов. В результате нам неизвестно, какой груз прибыл, какова его стоимость. Все это вносит путаницу, мешает поставить отчетность, не отставая от сроков, которые с нас спрашиваются пароходством.

По ряду производственных процессов и на расходование материалов мы еще не имеем норм, без чего полный переход на хозрасчет немыслим. Пока нам приходится устанавливать нормы самим, часто на-глазок.

Основой хозрасчета является трансфинплан. В инструкции о переходе на хозрасчет сказано: «судно получает трансфинплан до начала операционного года или до выхода его в эксплоатацию, после капитального ремонта или выхода его из постройки».

В 1939 году «Малыгин» вышел в плавание уже в феврале. А получило судно трансфинплан только в начале июня.

Капитанов ни разу не инструктировали, ка́к нужно на практике внедрять хозрасчет.

Единственным документом, которым можно с горем пополам пользоваться для руководства, является письменная инструкция, которая, кстати, говорит только о том, что надо делать, но ничего о том — как надо делать.

Правильно осуществленный хозрасчет сыграет огромную роль в выполнении задач, поставленных партией и правительством перед Главсевморпути.

При перевыполнении трансфинплана на судне образуется фонд капитана, который явится большим стимулом заинтересованности судовых команд в выполнении плана перевозок и проводки судов.

Фонд капитана будет использован на премирование лучших стахановцев и ударников, на улучшение жилищно-бытовых условий членов команды, на развертывание культурно-массовой и общественно-политической работы на судне.

Образцовой стахановской работой машинной и палубной команд могут быть сэкономлены значительные суммы на сокращении сроков ремонта судна, на топливе, смазке, материалах, на экономии по зарплате и вообще на улучшении качества всей работы судна. Нужно всячески поощрять людей, показывающих свое умение беречь народные деньги. Нужно создавать этим людям благоприятные условия для дальнейшей работы, пропагандировать их прекрасные начинания.

В переходе на хозрасчет большую помощь могут и должны нам оказать партийные, профсоюзные и комсомольские организации.

Надо добиться, чтобы весь экипаж судна, сплоченным коллективом по-большевистски дрался за выполнение и перевыполнение трансфинплана.

Это значит, что мы должны еще шире развернуть стахановское движение имени Третьей Сталинской Пятилетки. На нашем ледоколе есть не мало хороших стахановцев. Передавая опыт работы этих людей всему коллективу, подтягивая отстающих товарищей, надо добиться, чтобы все вахты корабля стали стахановскими. В этом — главный залог наших успехов в текущую навигацию.



В проливе Маточкин Шар

Н. СТОРОЖЕВ

ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ РАБОТ В АРКТИЧЕСКИХ МОРЯХ

(В порядке обсуждения)

В решениях XVIII съезда ВКП(б) указано, что Северный морской путь к концу третьей пятилетки должен быть превращен в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком.

На протяжении почти 20 лет изучаются наши арктические моря. За это время советские полярники проделали большую работу по их исследованию, по изучению их гидрологического и ледового режима, по гидрографии и т. п. Но для того, чтобы Северный морской путь стал действительно нормально действующей водной магистралью, этого еще недостаточно. До сих пор ни в одном море хорошо не изучены навигационные условия, гидро-метеорологический режим, ледовый режим и течения. Ледовые прогнозы также еще не на должной высоте. Они даются не на основе непосредственных наблюдений каждого моря, не принимается в расчет местный гидрологический режим, режим льдов, механика дрейфа льдов данного моря и т. д.

Для того чтобы иметь ясное представление о наших арктических морях, чтобы хорошо знать навигационные условия на трассе Северного морского пути, нам нужно провести еще бо́льшую исследовательскую работу, чем она была проведена за все последние годы.

Арктический Институт, ведущий основную научно-исследовательскую работу в северных морях, должен за время третьей пятилетки дать ясную картину гидрологического режима, льдов и навигационных условий на трассе Северного морского пути. Для этого необходимо перестроить научно-исследовательскую работу в наших арктических морях, окончательно ликвидировав кустарничество и несерьезное отношение к исследовательским работам.

Те достижения, которых добилось Главное управление Севморпути в области организации судоходства по трассе Северного морского пути, в основном должны быть отнесены за счет ледокольной техники, а не за счет нашей арктической науки. Последняя еще отстает от предъявленных к ней практических требований.

Все исследовательские работы в наших арктических морях сейчас ведутся по следующим основным направлениям:

1. Гидрографические съемки.
2. Изучение гидрологического режима.
3. Изучение навигационных условий наших морей, течений и т. д.
4. Изучение ледового режима, дрейфа льда и т. д.
5. Изучение метеорологических условий.

Эти работы ведутся Гидрографическим управлением, Арктическим институтом, Управлением полярных станций и частично Морским управлением.



Актинометрические наблюдения на мысе Шмидта

Фото Б. Карандзей

Гидрографическое управление занимается съемкой арктических морей и изучением навигационных условий, а также попутно проводит гидрологические работы.

Управление полярных станций регулярно ведет научно-исследовательскую работу по гидро-метеорологическому режиму северных морей.

Основную научно-исследовательскую работу в арктических морях выполняет Арктический институт, ежегодно проводя многочисленные экспедиции.

Одним из основных недостатков всей нашей исследовательской работы является слабая организация изучения ледового режима, механики и динамики льдов в наших северных морях. Льды являются основным препятствием для судоходства по трассе Северного морского пути. Поэтому главное внимание мы должны были бы обратить на изучение льда. Однако, льды-то как раз изучены нами слабее всего.

Вторым недостатком является сезонность почти всех наших исследовательских работ.

Эти работы проводились не систематически, а наскоками, от сезона к сезону, главным образом в периоды навигаций, продолжительность которых для наших северных морей составляет в среднем не более двух месяцев. Если же принять во внимание дорогу до места исследования, то срок этот будет еще короче. Таким образом, около 10 месяцев в году мы исследовательских работ в арктических морях не проводим. Исключением здесь являются полярные станции, но они располагают небольшими транспортными средствами с малым радиусом действия, поэтому в зимнее время вся их работа сводится к изучению района припая, а летом прибрежной полосы.

Эти работы, конечно, не могут отразить действительную картину гидрологического режима, а тем более ледового режима данного моря. Прибрежная полоса моря почти всегда имеет искаженный гидрологический режим. Наблюдения полярных станций за ледовым режимом моря также не дают нужных сведений. В отношении же изучения дрейфа льдов они вообще бессильны.

Исследовательские работы были мало направлены непосредственно на изучение трассы Северного морского пути. Арктический институт в прошлые годы много внимания уделял различным второстепенным темам, например, проводил обширные биологические исследования, работы по оленеводству, по пушному промыслу и т. д. На это расходовались большие средства и отвлекалось внимание от непосредственной, основной задачи института.

Но даже и то внимание, которое уделялось непосредственному изучению Северного морского пути, зачастую направлялось по неправильному пути. Примером может служить троекратная организация ненужной Таймырской экспедиции.

В исследовательской работе слабо используются новейшие технические достижения, например, самолеты или такое оборудование, как автоматические приборы — самописцы. Поэтому часто успех той или иной экспедиции во многом зависит от мускульной силы и выносливости сотрудников экспедиции, а не от использования наших научно-технических достижений. Это указывает на плохую организацию наших исследовательских работ, на их кустарничество.

Несмотря на то, что Арктический научно-исследовательский институт ведет за последние годы обширные работы по исследованию наших арктических морей, в его распоряжении до сих пор нет ни одного исследовательского судна. Поэтому намеченные планы исследования почти ежегодно не выполняются и срываются.

В самое же ближайшее время, не позже чем к началу навигации 1940 г., ему необходимо иметь около четырех научно-исследовательских судов (типа ботов). Хотя бы одно из них должно быть построено с таким расчетом, чтобы на нем можно было организовывать дрейфующие экспедиции.

Из-за всех перечисленных недостатков и получилось то недопустимое отставание нашей научно-исследовательской работы от хозяйственно-практических



Измерение трещины ледника на острове Генриетты

запросов Главсевморпути. По этим же причинам Арктический институт не сумел до сих пор поставить на должную высоту ледовые прогнозы, которые являются одной из основных задач этого института.

Ледовые прогнозы до сих пор даются не вполне четко, и наши потребители, в лице Морского управления, относятся к ним с большой осторожностью, так как ледовые прогнозы пока еще даются с точностью не более 70%, а иногда и ниже. Более точных ледовых прогнозов получить пока невозможно, так как у нас очень мало фактического материала наблюдений над ледовым режимом, особенно для открытого моря. Мы очень плохо знаем о дрейфе льдов в наших арктических морях, об их гидрологическом и метеорологическом режиме. На основании таких данных ледовые прогнозы, конечно, не могут быть надежными.

Для ликвидации всех этих недостатков нужен комбинированный способ организации научно-исследовательских работ. За основу надо взять организацию дрейфующих экспедиций, которые будут работать во взаимодействии с другими видами исследования, а именно: с дрейфующими автоматическими радио-буями, гидрологическими авиоэкспедициями, выполняющими гидрологические разрезы (с посадкой на лед), с авиоразведками льдов в течение круглого года, окраской льдов и т. д. Работа дрейфующих экспедиций должна быть увязана и с работой полярных станций, которые необходимо вооружить более мощными транспортными средствами.

Дрейфующие экспедиции смогут очень широко изучить дрейф льда и ледовый режим, а также провести круглогодичное изучение гидро-метеорологического режима наших арктических морей и центральной Арктики. Они устранят сезонность в работе и дадут ценные данные для ледовых прогнозов.

Дрейфующие экспедиции, совместно с другими видами исследования, должны сыграть решающую роль в исследовании арктических морей.

Идея о дрейфующих экспедициях не нова. Еще в 1893—1896 гг. Ф. Нансен организовал дрейфующую экспедицию на судне «Фрам» и блестяще ее завершил. После этого было немало дрейфующих экспедиций, которые в большинстве случаев кончались также удачно, например экспедиция Р. Амундсена 1922—1924 гг. на судне «Мод» и другие.

Наконец, наша советская дрейфующая станция «Северный полюс» дала очень ценные научные материалы.

Дрейф во льдах более полутора десятка судов в разное время показал, что организация дрейфующих экспедиций в более широком масштабе не встречает особых затруднений и вполне осуществима. Мы надеемся что дрейфующие экспедиции в ближайшее же время станут самым обычным делом, явятся основным методом изучения наших арктических морей и сыграют решающую роль в их освоении.

Дрейфующие экспедиции должны осуществляться на очень небольшом судне, типа бота, с двигателем и парусами, водоизмещением не более 100—150 т. Экипаж на нем также должен быть минимальным — не более 10—12 человек. Судно должно быть достаточно крепким и приспособленным, как для плавания во льдах, так и для дрейфа в нем. Дрейфующая экспедиция на небольшом судне имеет много преимуществ перед дрейфующими экспедициями не на судне. У экипажа имеется хорошее жилье, хорошие лаборатории, сравнительно большая безопасность. Кроме того, в случае благоприятных условий, такая экспедиция может самостоятельно освободиться из ледового плена.

Для более детального изучения дрейфа льда, в районы, наиболее характерные для значительного перемещения ледовых масс, параллельно с дрейфующей экспедицией должны выбрасываться несколько автоматических радио-буев.

Показания автоматических радио-буев будут проверяться наблюдениями дрейфующей экспедиции.

После детального исследования дрейфа льда в течение двух-трех лет, веро-

ятно, будет вполне достаточно для прогноза показаний о дрейфе одних автоматических радио-буев.

Для проведения более обширных гидрологических работ можно параллельно с работами дрейфующей экспедиции организовать авиогидрологическую экспедицию. Самолет садится на лед и участники экспедиции производят гидрологические разрезы. За границей такие работы уже были проделаны. Кроме того, для полноты картины состояния льдов в данном море нужно во время работ дрейфующей экспедиции проводить авиоледовые разведки. Дрейфующие экспедиции должны быть укомплектованы опытными кадрами, снабжены новейшим научно-техническим оборудованием, предпочтительно саморегистрирующими приборами.

Дрейфующая экспедиция должна всесторонне изучить данное море, т. е. изучить режим льдов, их дрейф и физико-механические свойства, гидрологический режим, особо уделив внимание течениям и приливам. Кроме того, экспедиция должна вести попутные гидрографические работы, изучить метеорологический режим открытого моря и т. д.

На основе непосредственных наблюдений уточняются различные коэфициенты, формулы, выведенные теоретически в отношении течений, дрейфа льда, механики и динамики льда. Экспедиция на месте уточняет прогнозы льда для данного моря, а также разрешает некоторые научные проблемы, стоящие перед нашей наукой.

В соответствии с этим на дрейфующую экспедицию должны быть возложены следующие задачи:

1. Частые астрономические определения; желательно несколько раз в день.

2. Ежечасные наблюдения за направлением и скоростью дрейфа льда.

3. Наблюдения за деформациями ледового покрова, сжатиями и изменениями поверхности льда.

4. В лаборатории судна должны вестись обширные работы по изучению физико-механических свойств морского льда.

5. Обширные ледовые наблюдения за состоянием ледового покрова, толщиною, ростом и таянием льда.

6. Непрерывные наблюдения при помощи самописцев на нескольких горизонтах за температурой воды и за течением.

7. Для более полного изучения гидрологического режима моря и течений, через каждые три дня необходимо выполнять суточные гидрологические станции с полным объемом наблюдений над течениями, температурой воды, соленостью воды и т. д.

8. Регулярно должны проводиться аэро-метеорологические наблюдения по программе станций 1 разряда, причем наблюдения над ветром, температурой воздуха и давлением должны проводиться самописцами.

9. По пути дрейфа нужно проводить попутные работы по гидрографии, а также сбор проб морского грунта и биологические наблюдения.

Объем работ должен уточняться в зависимости от штата экспедиций.

Экспедиция должна быть снабжена продовольствием, одеждой, оборудованием из расчета на два года. Экспедиционное судно необходимо оборудовать хорошей радиоаппаратурой, как судовой, так и походной, обеспечивающей хорошую связь с материком.

Нужно хорошо подобрать снаряжение и одежду на случай пешего похода по льдам.

Научно-техническое оборудование экспедиции должно быть новейших систем, предпочтительно самописцы.

Кроме своего судна экспедиция должна располагать собачьими упряжками, санями, походными шлюпками, водяным вездеходом и т. п. Эти транспортные

средства экспедиция может использовать и для научной работы, и в качестве спасательных средств в случае аварий.

Для выполнения намеченных работ штат экспедиции должен состоять из 11—12 человек: 4 гидролога, 1 астроном, 1 радист, 2 метеоролога, 1 врач, 2 механика, 1 рабочий.

Начальник экспедиции в то же время должен быть одним из этих работников. Метеорологу нужно хорошо быть знакомым с аэрологической работой. Врач во время экспедиции должен заниматься биологической работой.

Механики в период дрейфа используются как рабочие механической мастерской, по ремонту приборов. Рабочий должен быть в то же время плотником.

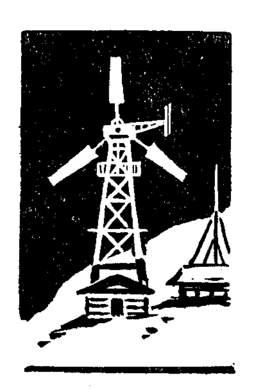
В период самостоятельного хода судна, весь состав дрейфующей экспедиции превращается в команду этого судна.

За год дрейфа далеко в полярный бассейн такую экспедицию не вынесет, поэтому она почти наверное может быть выведена любым нашим ледоколом, а при благоприятных условиях даже освободиться из ледового плена и своими силами.

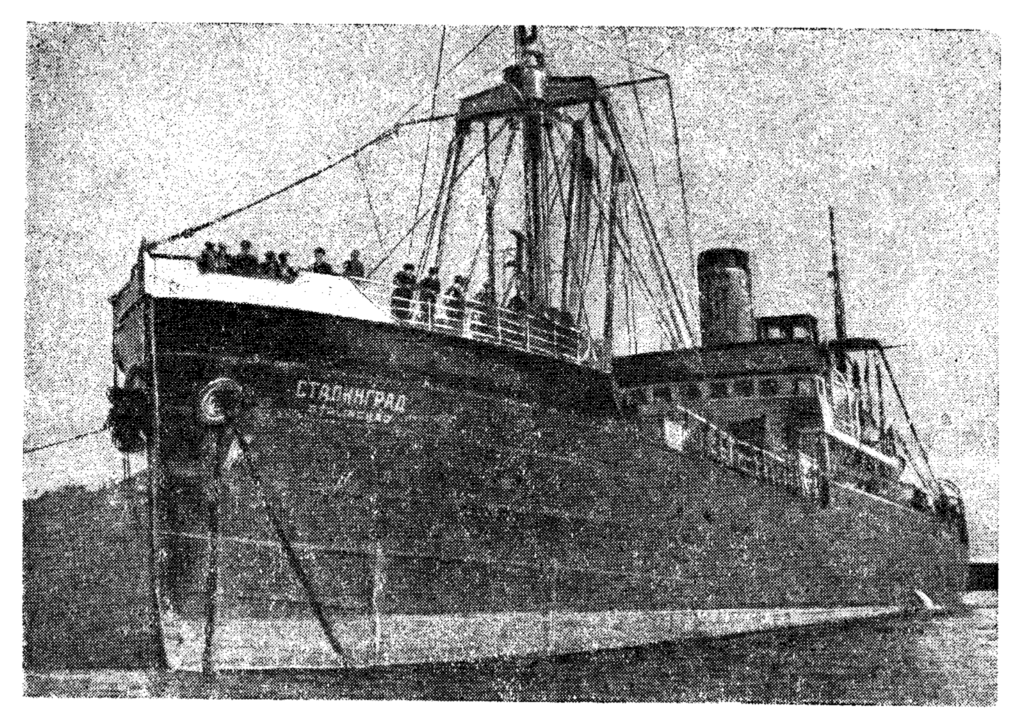
У нас уже есть некоторый опыт по предохранению судна от сжатия, путем взрывных работ и других мер.

На основании дрейфа судов из караванов ледокола «Ленин» и «Садко» можно заключить, что степень сжатия льда в море Лаптевых гораздо слабее, чем, например, на границах соприкосновения потока льда окраинных морей с арктическим паком.

Близость самолетных баз, хорошая связь с материком, довольно большой опыт дрейфа судов — гарантируют безопасность дрейфующих экспедиций на мелких судах, превращая работу экспедиций в обычную работу полярников.

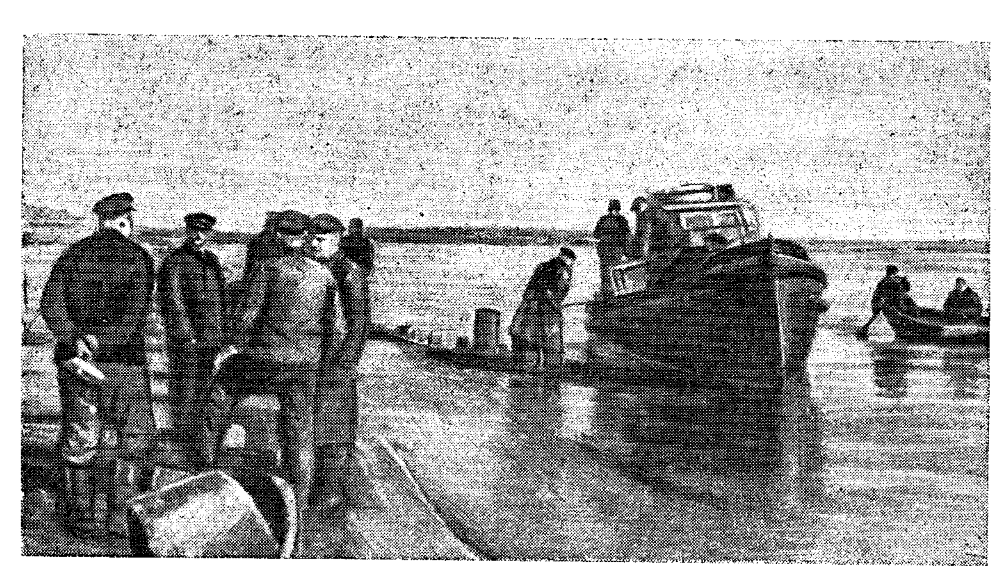


АРКТИЧЕСКАЯ НАВИГАЦИЯ В 1939 г.



Пароход «Сталинград» перед отходом с Диксона.

Фото Г. Кулигина



Рейсовый катер «Вест». Катер поддерживает связь между портом Диксон, полярной станцией и стоящими на рейде пароходами.

Фото Г. Кулигина

Г. РАТМАНОВ

ЧУКОТСКОЕ МОРЕ

ПОЛОЖЕНИЕ, ГРАНИЦЫ, РАЗМЕРЫ.



Чукотское море занимает самое восточное положение из всех морей, лежащих на трассе Северного морского пути. Через это море проходит часть трассы протяжением около 350 миль, от Уэлена до мыса Якан, что составляет $^1/_{10}$ часть расстояния от Югорского Шара до бухты Провидения и почти $^4/_{10}$ от Провидения до реки Колымы [1].

Если по общему протяжению эта часть трассы и не велика, то по трудности проходимости она занимает одно из первых мест на всем пути. Вот почему освоение всей трассы Северного морского пути зависит и от освоения его восточного участка.

Не так еще давно моря Ледовитого океана, расположенные на Сибирской материковой отмели к востоку от мыса Челюскина до Берингова пролива, носили общее название Сибирского моря. Только примерно с 1920 г. участок этого моря от Северной земли до Новосибирских островов стали именовать морем Лаптевых; остальная же часть Сибирского моря стала называться Восточносибирским морем.

Несколько позднее стали называть Восточносибирским морем только пространство между Новосибирскими островами и островом Врангеля, а часть моря от о. Врангеля на восток до берегов Аляски — Чукотским морем. После соответствующего декрета Советского Правительства были окончательно установлены названия морей Советской Арктики и указана их граница (протокол № 10 заседания Президиума ЦИК Союза ССР от 27 июня 1935 г.).

Согласно этому декрету под Чукотским морем понимается пространство Ледовитого океана к северу от Берингова пролива. Границы этого моря: с юга — северные берега Чукотского полуострова, с запада — пролив Лонга (точнее линия м. Якан — м. Блоссом), о. Врангеля, с востока — берега Аляски до м. Барроу, с севера — линия пересечения меридианов 156° зап. долготы (мыс Барроу) и 180° долготы с краем материковой ступени, т. е. до глубины в 200 метров.

Границы моря, за исключением северной, определены точно. Что же касается последней, то она до сих пор еще не выяснена, так как 200-метровая изобата еще не определена. Лишь на батиметрической карте Полярного бассейна, составленной Ф. Нансеном, нанесен ориентировочно ряд изобат, в том числе и 200-метровая.

Таким образом площадь Чукотского моря можно исчислить лишь приближенно: около 500 тысяч квадратных километров, из них около 360 тыс. кв. км падает на пространство к югу от параллели северной оконечности острова Врангеля до южных пределов моря. Средняя глубина этой части моря — около 45—50 метров, а всего моря — метров 70—80. Максимальная глубина моря, измеренная «Красиным» в 1935 году — к северу от острова

По сравнению, например, с соседним

Врангеля — 156 м.

---

[1] Смотри карту Чукотского моря, стр. 41.

Беринговым, Чукотское море весьма незначительно: в 4,5 раза оно меньше по площади и раз в 85—90 — по объему; весь объем его приблизительно равен 35—40 тысяч кубических километров.

ИЗ ИСТОРИИ ПЛАВАНИЙ

Долгое время замечательное географическое открытие Берингова пролива Семеном Дежневым в 1648 г. оставалось неизвестным. Дежнев и сам не знал о своем открытии. Лишь много позднее известный историк Г. Миллер, обнаружив в 1736 г. в Якутском архиве данные о плавании Дежнева, опубликовал их в 1758 г.

После плавания Дежнева Берингов пролив открывали еще два раза: известный в истории арктических путешествий Витус Беринг, согласно личных распоряжений и инструкций Петра I, в 1728 г. посетил пролив, названный позднее его именем, дойдя с юга до 67°18′ с. ш. Однако, ему не удалось увидеть берегов Америки. Поэтому, по возвращении его из экспедиции, возникли разного рода сомнения в существовании пролива между обоими материками. Экспедицию, как известно, решено было повторить. Несколько позднее, в 1732 г. подштурман Федоров и геодезист Гвоздев снова открывают Берингов пролив и не только открывают, но и посещают острова и берега пролива и наносят их на карту.

До 1848 года отмечено лишь незначительное количество плаваний в Чукотское море: Кук в 1778 г., Клерк в 1779 г., Васильев в 1820 г., Шишмарев в 1821 г. и др.

Лишь в 1848 г. в Чукотское море прошло с юга первое китобойное судно, а уже в следующем году там было их больше 150. Китобойный промысел Чукотского моря привлек к себе десятки и сотни судов.

В 1849 г. суда экспедиции капитана Келлетта «Геральд» и «Пловер» впервые увидели о. Геральд и о. Врангеля.

В 1855 г. капитану Роджерсу на судне «Венценес» впервые в Чукотском море удалось измерить температуру и определить удельный вес воды в шести пунктах.

Во второй половине прошлого столетия посещения Чукотского моря участились, в частности, русскими военными кораблями, которые, между прочим, собрали и кое-какие данные о льдах и температуре верхних слоев моря («Гайдамак» в 1875 г., «Всадник» в 1876 г. и др.). Много плавало здесь и китобойцев.

В 1867 г. капитан Вильямс на судне «Massachusetts» по чистой воде достиг широты 74°30′ на долготе 173°. Это плавание в смысле достижения наиболее высоких широт в этом море до сих пор является рекордным.

В 1878 г. экспедиция Норденшельда на «Веге» провела зимовку в районе Колючинской губы, а в 1879 г. произвела гидрологические исследования в районе Берингова пролива.

Плавания в Чукотском море в дальнейшем вплоть до 1911 г. остаются, примерно, на том же уровне, как они были и в 60—80-х годах. С 1911 г. начинаются ежегодные рейсы из Владивостока к устью реки Колымы, которые прерываются только в 1918—1923 гг.

В 1910—1914 гг. суда гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана «Таймыр» и «Вайгач» плавали в Чукотском море, занимаясь описью берегов, а попутно и другими наблюдениями. В 1913 г. «Вайгач» впервые обогнул о. Врангеля с севера.

В 1920—1922 гг. участником экспедиции Амундсена Г. Свердрупом был собран научный материал по Чукотскому морю в количестве 14 глубоководных станций, проведен ряд наблюдений над течениями и др.

Изучение Чукотского моря до периода укрепления Советской власти на севере почти отсутствовало. Отрывочные наблюдения китобоев и отдельных ученых дали всего лишь скудный материал для характеристики гидрологического режима моря.

В 1924 г. был поднят советский флаг на о. Врангеля и снята с острова колония американских промышленников во главе с американцем Уэлльсом. В 1926 г. в бухте Роджерса (южной части о. Врангеля) был основан советский поселок и организована первая советская зимовка под руководством Г. А. Ушакова, которую в 1929 г. сменил А. И. Минеев.

С 1929 г. участились рейсы советских кораблей до мыса Дежнева и за него. В 1932 г. в Колыму направился уже целый караван из 7 судов. С каждым годом стало расти и количество грузов, идущих транзитом через Чукотское море и в разные пункты его.

В 1932 г. было совершено первое сквозное плавание на «Сибирякове», доказавшее возможность прохода Северного морского пути в одну навигацию.

В 1933 г. это было подтверждено плаванием «Челюскина», а в 1934, 1935 и 1936 гг. плаваниями коммерческих судов.

С 1934 г. все ледовые операции на восточных морях проходят под проводкой одного из сильнейших ледоколов — «Красина», а с 1939 г. здесь начал работать и мощный ледокол «Л. Каганович».

В 1935 г. ледоколу «Красин» удалось обогнуть остров Врангеля с севера и на меридиане о. Геральда дойти с научными работами до очень высокой широты для Чукотского моря — 73°30′. Это было второе плавание корабля вокруг о. Врангеля за все время истории плаваний в Чукотском море.

На побережье стала развиваться сеть полярных гидро-метеорологических и радиостанций. Сеть береговых станций выросла с одной в 1924 г. (в Уэлене) до 10-ти в 1939 г. (Уэлен, м. Сердце — Камень, м. Ванкарем, м. Шмидта, м. Дженретлен, о. Врангеля, м. Дежнева, о. Ратманова и др.). Цикл научных наблюдений значительно расширился.

Наши знания о Чукотском море расширились за годы Советской власти и в области изучения открытого моря. Это достигнуто благодаря многочисленным полетам советских летчиков, как в дни Челюскинской эпопеи, так и в более поздние годы, а также и благодаря непосредственным наблюдениям над разными элементами гидрологического режима. В освоении Чукотского моря многое сделали советские экспедиции, особенно в связи с проведением 2-го Международного Полярного года в 1932 и 1933 гг.

Во время рейса «Литке» в 1929 г. удалось осуществить большие научные работы в центральной части моря и в районе о. Врангеля. В 1932 и 1933 г. экспедициями Государственного Гидрологического института на траулерах «Дальневосточник» и «Красноармеец» были осуществлены первые обстоятельные исследования Берингова пролива. Там были определены скорости и направления течения и произведен ряд других исследований, на основании которых удалось подсчитать расход воды в Беринговом проливе. Этими же судами были выполнены большие работы и в Чукотском море.

В 1933—1934 гг. во время дрейфа «Челюскина» были проделаны работы по изучению гидрологического режима моря в зимних условиях. Исследования гидрологического режима были произведены также и экспедициями на «Совете» в 1932 г. во время рейса к о. Врангеля, на «Литке» в 1934 г., на «Красине» в 1934 и 1935 гг.

Если в дореволюционное время в Чукотском море было взято всего лишь несколько гидрологических станций, то с момента поднятия Советского флага на о. Врангеля до 1939 г. число их увеличилось до 500.

Конечно, этого числа гидрологических станций еще далеко недостаточно для точного представления о режиме моря. Эта цифра кажется особенно малой по сравнению с другими морями, которые тоже считаются исследованными недостаточно. Так, например, в Баренцовом море количество глубоководных станций исчисляется цифрой в 6—7 тысяч. Однако, и его гидрологический режим во многом еще как следует не изучен.

Белое море, имеющее более 3-х тысяч станций, остается далеко не изученным и сейчас, особенно с точки зрения сезонных колебаний элементов гидрологического режима моря.

ТЕМПЕРАТУРА ВОЗДУХА

О суровом климате Чукотского моря можно было судить в прошлом по различным источникам: из донесений капитанов, по рассказам полярников, зимовавших в районе моря, небольшому числу наблюдений в ближайших пунктах.

Но более полное представление о климате удалось получить только теперь в результате деятельности гидрометеорологических станций, расположенных на побережье моря.

СРЕДНИЕ МЕСЯЧНЫЕ ТЕМПЕРАТУРЫ ВОЗДУХА (данные лоции)

Станция	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Год
о. Врангеля (1926—1937 гг.)	—24,0	—25,3	—23,4	—17,5	—8,1	0,5	2,4	1,8	—1,8	—7,9	—16,1	—21,4	—11,7
м. Шмидта (1932 — 1937 гг.)	—28,9	—27,5	—25,7	—17,9	—8,2	1,0	3,7	2,8	—0,2	—8,3	—18,0	—24,2	—12,4
м. Уэлен (1928—1937 гг.)	—20,0	—22,1	—19,4	—12,7	—5,3	1,7	5,4	5,0	2,1	—3,6	—11,1	—17,2	— 8,1
з. Коцебу (за 7 лет)	—25,6	—20,8	—14,4	—10,9	—2,1	5,9	12,3	9,6	4,8	—5,1	—15,9	—22,1	— 7,1
м. Барроу (за10 лет)	—28,8	—25,0	—25,1	—18,7	—5,7	1,8	4,9	3,6	0,1	—8,7	—17,6	—26,3	—12,1

По мере приближения к Берингову проливу температура воздуха возрастает, особенно в летние месяцы, за счет благотворного влияния теплого течения, идущего из Берингова пролива на север.

Самая низкая температура наблюдается в период от января по март: в это время на о. Врангеля она доходит до —45,5, на мысе Шмидта до —43,3, в Уэлене до —44,7, в з. Коцебу до —51,5 и на мысе Барроу до —48,3. Сравнивая эти температуры с материковыми в районе Восточной Сибири, например, с Нижне-Колымском, Средне-Колымском и др. пунктами, видно, что на прибрежных станциях Чукотского моря в среднем за год температура воздуха выше, чем на материковых. Это происходит за счет отепляющего действия воды даже такого холодного моря, как Чукотское.

Максимальные температуры на станциях Чукотского моря наблюдаются в июле; на острове Врангеля они доходят иногда до 18,2, на мысе Шмидта до 24,1 в Уэлене до 19,6, в заливе Коцебу до 27,2 и на мысе Барроу до 23,9.

ВЕТРЫ

Преобладающими по направлению ветрами на о. Врангеля и в Уэлене являются ветры северной половины компаса, точнее от NW до NE.

По скорости наиболее частыми ветрами бывают ветры от штиля до 10 метров в секунду, число которых в году доходит до 70%. Однако, часто бывают и штормы, особенно в зимний период.

Своеобразная картина ветрового режима накладывает свой отпечаток и на ледовую обстановку моря, так как благодаря действию северных ветров, льды, прижимаясь к Чукотскому побережью, еще больше затрудняют здесь плавание судов.

Наибольшей силы ветры достигают в районе о. Врангеля, особенно в период с октября по март, когда они иногда бывают больше 40 метров в секунду. В летние же месяцы сильные ветры наблюдаются реже. Число штормовых дней в Чукотском море в год доходит до 50.

ТЕЧЕНИЯ

Из Берингова пролива устремляется на север постоянный мощный поток, который в летний период несет с собой температуру от —0,6 до 13,7°. Средняя температура в проливе не остается постоянной. Она изменяется по сезонам, а также в зависимости от температуры вод, притекающих из более южных районов Берингова моря.

Общий баланс Берингова пролива, по данным экспедицией Гидрологического



Шхуна «Темп» в Чукотском море

института в 1932—1933 гг., доходит до 100—120 кубических километров в сутки. Из этого количества в летний период проходит с севера на юг у самого мыса Дежнева только около 6 куб. км в сутки, основная же масса воды движется на север.

При этом течения в проливе бывают настолько сильны (до 3-3,5 узлов), что временами очень трудно держаться судну на якоре. Придежневское течение, пройдя недалеко к югу, поворачивает на север. В свое время (1933 год) «Челюскин» был выброшен к северу из пролива именно этим потоком.

Второй основной поток направляется из пролива Лонга вдоль берега мимо мыса Шмидта и мыса Сердце — Камень к Берингову проливу, неся с собой массу холодной воды и льдов Восточносибирского моря. Скорость этого течения у м. Сердце — Камень доходит до 1 мили в час.

В результате встречи двух мощных постоянных течений в южной части моря образуется ряд круговоротов, из коих наиболее мощный находится (его центр) на меридиане 171° з. д. и параллели 68 с. ш. [2].

Благодаря такому круговороту значительная часть теплой воды из Берингова пролива попадает довольно далеко в направлении к о. Геральд и проливу Лонга. Это обстоятельство заставляет отступать сильно на запад летнюю кромку льдов моря и облегчает плавание к о. Врангеля. Так, в 1929 году, недалеко от о. Геральда на поверхности наблюдались температуры около 7°. Часть теплого потока из Берингова пролива проходит под самыми берегами мысов Хоп и Лисбурн по направлению к м. Ледяному.

Часть же этого потока в некоторые годы при сильном напряжении беринговских вод проходит по восточную сторону о. Геральд далеко на северо-запад до 173° з. д. и даже западнее на параллели 72°30′ с. ш. Такое распределение вод удалось проследить нам

---

[2] Смотри схему расположения кромки льдов и течений, стр. 39.

во время экспедиции на «Красине» в 1935 г. и доказать не только гидрологическими данными, но также и биологическими. В частности работой биолога П. В. Ушакова была прослежена граница распространения представителей тихоокеанских организмов далеко за о. Врангеля; эти организмы могли быть доставлены сюда только путем проникновения беринговских вод на север Чукотского моря.

Около о. Врангеля существует постоянный поток, берущий свое начало в Восточносибирском море. Этот поток омывает последовательно северные, восточные и южные берега о. Врангеля, а затем присоединяется к потоку, идущему в Чукотское море через пролив Лонга, и несет с собой из Восточносибирского моря льды, которые обычно мешают свободному достижению острова Врангеля.

Только что приведенная схема течений в Чукотском море прослежена преимущественно в летний период. Но имеются многие основания утверждать, что она выдерживается и зимой, за что говорят, например, наблюдения на «Челюскине» в 1933—1934 гг., наблюдения гидрометеорологических станций на м. Шмидта, Уэлен и др.

Надо, однако, оговориться, что указанная схема была получена в общем путем не прямых наблюдений над направлением и скоростью течений, а преимущественно косвенным и, главным образом, путем динамической обработки. Только основные потоки в районе Сердце — Камень, мыса Шмидта и в Беринговом проливе были подвергнуты специальному исследованию при помощи вертушек и поплавков на нескольких суточных станциях.

ТЕМПЕРАТУРА ВОДЫ

В различных районах Чукотского моря температура воды в летний период держится весьма разнообразная: от 14° в восточной части Берингова пролива до 0° в западных и северных частях моря, где в это время бывают льды. Зимой температура воды у поверхности по всему морю держится в узких пределах около —18°.

Следующая таблица дает представление о годовом ходе температуры воды у поверхности,— на трех гидрометстанциях моря:

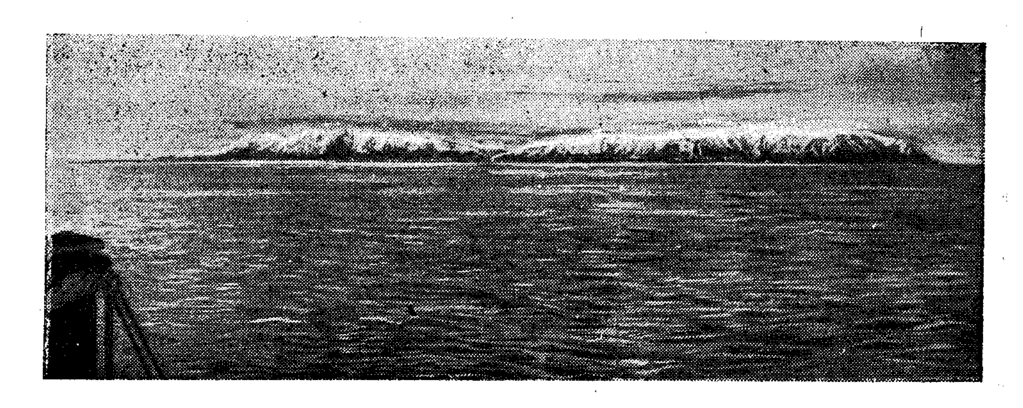
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
о. Врангеля (1935—38 г.)	—1,8	—1,8	—1,9	—1,8	—1,8	—0,4	1,8	1,9	0,6	—1,6	—1,8	—1,8
м. Шмидта (1934—38 г.)	—1,8	—1,8	—1,8	—1,8	—1,8	—1,0	1,4	1,3	1,0	—0,7	—1,7	—1,8
м. Уэлен (1933, 1936—38 гг.)	—1,8	—1,8	—1,8	—1,8	—1,6	—0,5	2,2	4,6	3,7	0,3	—1,2	—1,8

Воды восточной и в особенности юго-восточной части моря значительно теплей, чем западной, что объясняется отепляющим действием притока беринговских вод. На пути от м. Уэлена к о. Геральд в августе можно встретить на поверхности воды температуры до 6 и 8°. У дна же в это время держатся температуры около 0° по середине моря и от 0° до 2 и 3° в районе Берингова пролива.

В северных пределах моря уже близко от океанских глубин наблюдается чрезвычайно любопытное распределение температуры воды: в верхних горизонтах, до 20 м, еще чувствуется влияние теплых вод Берингова моря, температура воды доходит до 2 и 3°; ниже, до 100 м, идут арктические воды с температурой до 1,7°, а еще ниже начинается потепление, которое, на глубине 150 м, выражается уже нулевой температурой. Это было обнаружено нами во время экспедиции на «Красине» в 1935 г.

Район о. Врангеля, как отмечалось выше, омывается холодной водой: температура ее держится около 0° и ниже летом. Через пролив Лонга вливается также из Восточносибирского моря холодный поток с температурой — 1,7°. Только верхние слои в безледные годы прогреваются сверху до 1 и 2°.

В зимний период температуры воды выравниваются: сверху до дна становятся отрицательными — минус 1,7



Остров Геральд

Фото Г. Ратманова

или 1,8. Только у самого дна в южных пределах моря (по данным «Челюскина») долгое время сохраняются — до января — положительные (но близкие к 0°) температуры. Это объясняется наиболее длительным влиянием здесь беринговских вод.

ЛЬДЫ

Низкие температуры воздуха в районе восточной части СССР, большие скопления льда в пределах северной части моря, в Ледовитом океане и в Восточносибирском море, а также своеобразное распределение ветров и течений,— все это создает неблагоприятные ледовые условия в Чукотском море.

Здесь раньше сковывается море и позже оно очищается ото льдов, а то и вовсе не очищается, и лед круглый год держится около берегов. Например, только за последние годы пролив Лонга в районе м. Шмидта не очищался ото льдов ни на один день в 1928, 1929, 1930, 1934 гг., а у о. Врангеля (б. Роджерса) в 1927, 1928, 1929, 1931, 1932, 1934 гг. Даже в районе мыса Дежнева, около Уэлена, льды иногда держатся круглый год, как например, в 1928, 1929, 1930 гг. Зато там, где летом в Чукотское море вливаются теплые воды (в районе Берингова пролива и к северу от него до м. Лисбурн и банки Геральд), льдов не бывает совершенно и плавание там доступно любым судам с июня по октябрь.

Влияние беринговских вод сказывается и на таких отдаленных пунктах моря, как о. Геральд, который по сравнению с юго-восточной оконечностью о. Врангеля находится в более благоприятных ледовых условиях. Так, процент вероятности встречи со льдом в августе у о. Геральд равен 75, а у юго-восточной оконечности о. Врангеля — 100, в сентябре у о. Геральд — 45-50, а у о. Врангеля — 80.

Зимой все море бывает покрыто льдом — пловучим вдали от берегов и неподвижным у самого берега. Впрочем иногда и зимой встречаются огромные пространства чистой воды. Ледяной покров к югу от параллели северной оконечности о. Врангеля состоит преимущественно из однолетних ледовых образований толщиной на ровных местах до 150—180 см. Иногда северными ветрами заносит в Чукотское море паковые льды, но обычно процент их не велик.

С наступлением весны, с июня, южная кромка льдов под сильным влиянием теплых беринговских вод и таяния начинает отступать к северу и северо-западу в направлении к о. Геральд. В августе кромка уже занимает (в средне-многолетнем ходе), положение, указанное на рисунке [3]. Остров Врангеля остается закрытым льдами все лето. В южной части моря льды дольше всего сохраняются у Чукотского берега.

Минимальное количество льда в море обычно бывает во второй половине ав-

---

[3] Смотри схему расположения кромки льдов и течений, стр. 39.

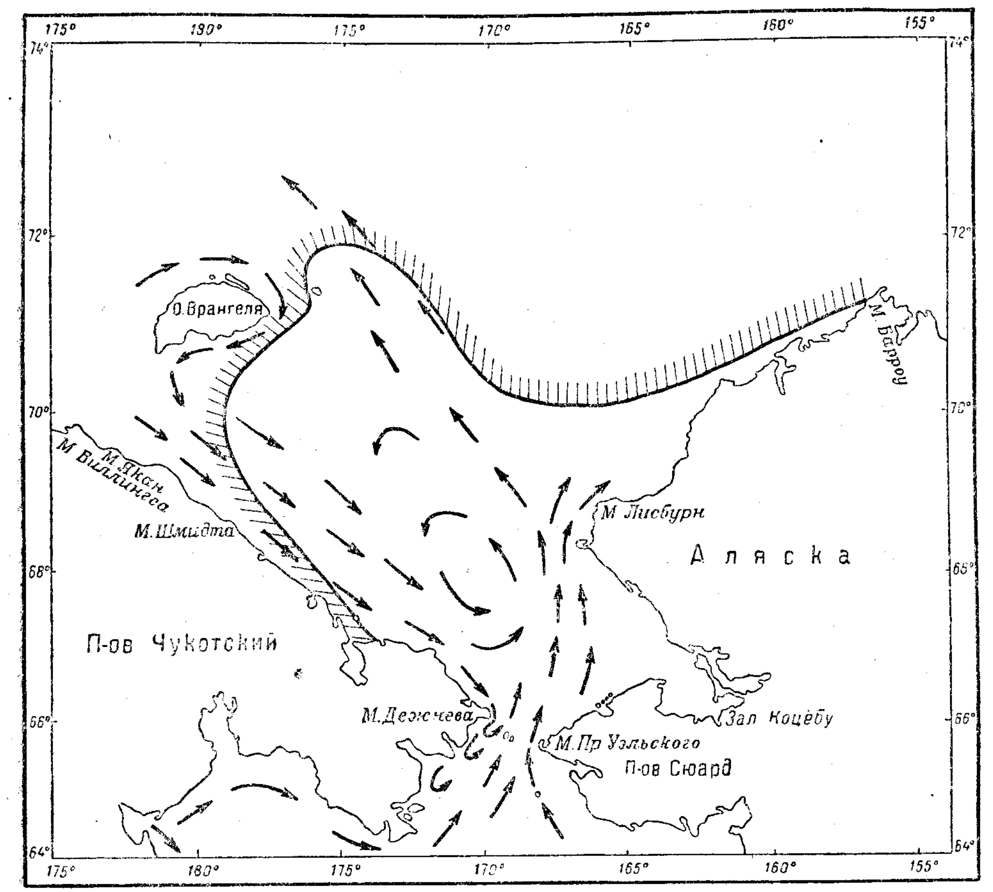


Схема расположения кромки льдов и течений

густа — первой половине сентября. Со второй половины или конца сентября начинает образовываться новый ледяной покров. С этого же времени кромка льдов начинает двигаться в обратном направлении, т. е. к Берингову проливу, увеличивается береговой припай, а в октябре — ноябре устанавливается уже зимний ледяной покров и наступает полное замерзание.

Бывают годы, когда кромка льдов в Чукотском море летом отступает далеко к северу от берегов Чукотского полуострова. Такие годы исключительно благоприятны для плавания, как например, 1934 и 1935 гг. Бывает и наоборот, когда кромка сильно надвигается к востоку, лед плотно закрывает пролив Лонга, о. Геральд и в виде языка тянется вдоль берега к м. Сердце-Камень, м. Дежнева, огибает его и проходит до залива Лаврентия и даже несколько южней, как это было в 1932 г.

Как видно из сказанного, обычное расположение льдов не благоприятствует плаванию в Чукотском море. Это, конечно, не значит, что плавание здесь в тяжелые годы невозможно; это обязывает только помнить всегда о ледовой опасности, изучить ледовый режим, научиться хорошо предсказывать состояние льдов и оснастить по-современному и этот участок трассы. Тогда не будут страшны никакие ледовые преграды.

* * *

Из предыдущего краткого изложения плаваний и изученности главнейших гидро-метеорологических элементов Чукотского моря было видно, что оно уже много лет посещается судами, что

здесь побывали и провели исследовательскую работу некоторые научные экспедиции, что на берегах моря и сейчас работает сеть гидро-метеорологических станций.

Однако, можно ли отсюда сделать вывод, что это море изучено уже настолько хорошо, что изданы все необходимые пособия по навигации, обеспечивающие нормальную эксплоатацию трассы на этом участке Северного морского пути?

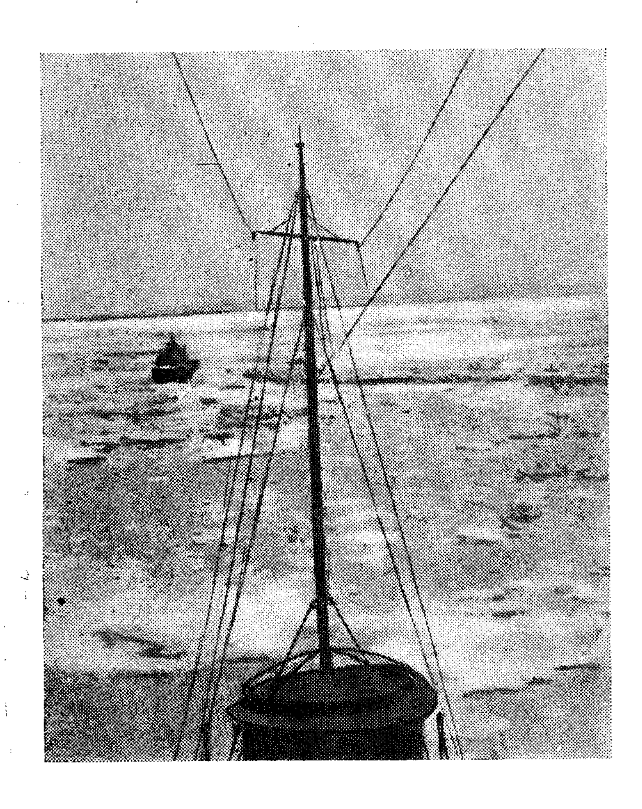
Делать такой вывод было бы неправильно. В настоящее время нет еще многих данных для того, чтобы дать ответ на ряд вопросов, имеющих огромное практическое значение для нормального развития мореплавания в северных водах.

Сейчас научные работники не располагают еще материалами, позволяющими полностью охарактеризовать, например, морфометрические данные моря: его глубины в северной части, его размеры.

Имеющиеся данные лишь в слабой степени отражают сезонные изменения гидрологического режима моря, который в целом еще далеко не изучен. Только в районах работ береговых гидро-метеорологических станций имеется (и то далеко не полное) представление о сезонных изменениях тех или иных элементов режима.

Все собранные материалы по открытой части моря еще не систематизированы,— результат отсутствия постоянных исследовательских баз и судов в районе моря. Был нарушен основной принцип научного подхода к исследованию режима моря — это с и с т е м а т и ч н о с т ь и п о с е з о н н а я н е п р е р ы в н о с т ь работ.

Намеченные в свое время Междуведомственным Бюро ледовых прогнозов Главсевморпути стандартные гидрологические разрезы в северной части Берингова моря, в Беринговом проливе и в Чукотском море, как правило, не выполнялись, не выполняются и сейчас, что тормозит развитие ледовых прогнозов. Выполняется только лишь разрез Берингова пролива (начиная с 1932 года), да и то случайно — всего



Проводка судов среди разреженных льдов Чукотского моря

Фото Г. Ратманова



Карта Чукотского моря



Редкий лед у мыса Шмидта

Фото Г. Ратманова

лишь один раз в году, что совершенно недостаточно.

Нельзя забывать, что через этот именно пролив в преднавигационное и навигационное время (июнь, июль, август месяцы) в Чукотское море вливается до 10 000 куб. километров теплой воды Берингова моря со средней температурой от 2 до 5°. Этот мощный поток теплых вод, распространяясь преимущественно по поверхности, заставляет сильно уходить на запад и север кромку льдов Чукотского моря.

Определять регулярно по сезонам — какое же количество теплой воды проходит в Чукотское море, знать ее температуру еще до Берингова пролива, на более южных стандартных разрезах, знать, как распределяется эта вода в пределах Чукотского моря, установить связь между полученными данными и сопровождающими их метеорологическими процессами,— все это имеет большой научный и практический интерес. Разрешение этих задач даст прекрасный материал в руки прогнозистов, занимающихся ледовыми прогнозами юго-западной части моря, а также и материал по гидрологическому режиму моря.

Для пролива Лонга, где ледовая обстановка летом, как известно, слагается преимущественно в зависимости от метеорологических условий, а не от прямого воздействия беринговских вод,— необходимы специальные исследования. Надо выяснить зависимость между метеорологической обстановкой и определяющими ее условиями. До сих пор такой работы не имеется.

Отсутствие регулярных обследований кромки льдов моря не дает возможности точно подсчитать площади льдов. За все время плаваний ни одно еще судно не прошло вдоль всей кромки льдов, не нанесло ее на карту. Не выяснен в настоящее время и вопрос о роли и поведении атлантических вод в северной части моря.

Совершенно не изучен режим течений на всей площади моря. Мореплавателям приходится руководствоваться самыми общими схемами течений, а не определенными конкретными цифрами — этих цифр до сих пор еще не получено.

Не известен также климат открытого моря. До сих пор давались климатические характеристики только по данным береговых станций, а судовые наблюдения почти не использовались.

Под всю исследовательскую работу моря (это относится и ко всем морям Арктики) в третьем пя-

тилетии необходимо подвести прочную научную базу.

Необходимо расшифровать динамику сложных процессов, происходящих в море, и явлений в атмосфере, их сопровождающих.

Какие основные работы необходимо провести на наш взгляд в Чукотском море в третьем пятилетии, чтобы обеспечить нормальную эксплоатацию Северного морского пути на этом участке трассы?

В области стационарных исследований необходимо продолжать дальнейшее укрепление сети гидрометеорологических станций.

Каким путем это может быть достигнуто?

Надо повысить качество наблюдений и качество руководства сетью станций, внедрить новые приборы и в частности самописцы течений; расширить программу наблюдений: рейдовых гидрологических, актинометрических, ледовых и др.; снабдить станции надлежащими пловучими средствами, например, на о. Ратманова, в Уэлене и м. Шмидта.

Необходимо на наш взгляд открыть на о. Геральда и о. Колючине новые станции, которые бы занимались наблюдениями за дрейфом льдов и метеорологическими наблюдениями; регулярно производить судовые гидро-метеорологические наблюдения, то есть создать пловучие гидро-метеорологические станции; организовать также 2—3 автоматические метеорологические станции.

В области экспедиционных работ (с 1940 года) необходимо организовать комплексную экспедицию для исследования гидрологического режима всего Чукотского моря и Берингова пролива; систематически выполнять стандартные разрезы.

Эти разрезы необходимо выполнять по меньшей мере три раза — весной, летом и осенью, а в Беринговом проливе в свободное ото льдов время — раз в месяц.

По образцу исследований в Баренцовом и Карском морях следует проводить постоянное наблюдение за кромкой льда во всем Чукотском море, начиная с ранней весны и до поздней осени, сопровождая эти наблюдения гидрологическими работами.

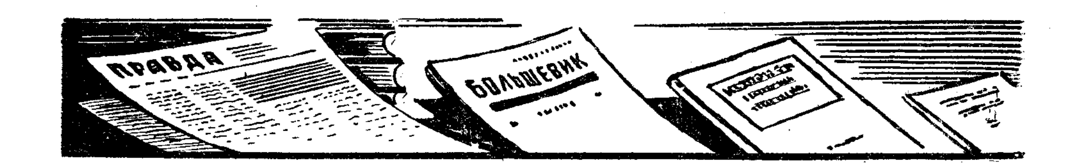
В области авиаразведок необходимо проводить зимой, весной и летом (раз в сезон) глубокие авиаразведки льдов над всем морем. Это даст ценнейший материал для текущей работы прогнозистов.

В результате обработки перечисленных исследований и собранных ранее материалов, будут получены данные, вполне пригодные для составления различных пособий мореплавателям: лоций, справочников, атласов, таблиц и др., а также и для теоретических обоснований и исследований как по отдельным вопросам гидрологического режима, так и по общим вопросам океанографии.

Для выполнения перечисленных задач необходимо, однако, сделать еще и следующее: укомплектовать сеть станций подготовленными кадрами и снабдить станции соответствующим инвентарем. В районе основной летной базы на Чукотском полуострове надо иметь мощный самолет дальнего действия. Пора уже поставить также вопрос о пловучих средствах в виде двух кораблей: одного бота водоизмещением в 300 тонн, типа «Смольный», и второго ледокольного судна, арендуемого на несколько месяцев весной и осенью, а в 1940 г. и летом,— для производства систематических исследований.

При оснащении работ надлежащими пловучими средствами представится возможность по-настоящему изучить открытое море.

Все это даст возможность собрать доброкачественный научнопроверенный материал, который одновременно с гидрографическими мероприятиями поможет точно и в срок решить главную задачу, поставленную перед полярниками XVIII съездом ВКП(б) — «Превратить к концу третьей пятилетки Северный Морской Путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком».



Партийная жизнь

С. ФЕДОТОВ

ПЕРВОСТЕПЕННОЕ ДЕЛО КАЖДОЙ ПАРТОРГАНИЗАЦИИ



Партийная пропаганда в ленинградских организациях Севморпути поставлена неудовлетворительно, не отвечает возросшим требованиям коммунистического воспитания трудящихся.

Практика работы многих партийных бюро показывает, что партийная пропаганда не стоит в центре внимания, что вопросы пропаганды решаются непродуманно. Самотек и неорганизованность тормозят развертывание пропагандистской работы.

Партийное собрание в Арктическом институте констатировало неблагополучие в постановке пропаганды в парторганизации. Преобладающая часть коммунистов и кандидатов партии (более 50 проц.) очень мало работает над поднятием своего идейно-политического уровня, не овладевает основами марксизма-ленинизма.

Некоторые коммунисты, не изучающие историю ВКП(б), ссылаются на объективные причины, на перегруженность общественной работой, на семейные дела и т. д. К числу таких товарищей относятся Куликова, Петров, Зубрилин, Аборин, Ващалов, Фильчаков, Гальперина и др. Эти товарищи не могли спланировать свой рабочий день так, чтобы найти время для самостоятельной учебы.

В Арктическом институте есть ряд товарищей (коммунисты тт. Сидоров, Мелешко, Балакшин, комсомолец т. Рохлин, беспартийные товарищи профессор Тихомиров, Карелин), которые упорно и серьезно работают над повышением своего идейно-политического уровня.

Неудовлетворительно поставлена пропаганда и в партийной организации Гидрографического управления. Партийное бюро ограничилось лишь разъяснением постановления ЦК ВКП(б) о пропаганде. Лекции по истории ВКП(б) в организации не практиковались. Товарищеские дискуссии по обмену опытом не проводились. Правда, партийная организация распределила 400 билетов на лекции в Райпарткабинет, Центральный лекторий. Посещали ли их товарищи? Этим партбюро не интересовалось.

Многие коммунисты Гидрографического управления не изучают «Краткий курс истории ВКП(б)», не работают над собою. Только отдельные товарищи, как например, тов. Евсюнин, серьезно работают над классиками марксизма-ленинизма.

Из числа беспартийных товарищи Суяров, Смирницкий, Красильников упорно и систематически овладевают марксистско-ленинской теорией, как и подобает советской интеллигенции. Сейчас товарищи Суяров и Смирницкий руководят гидрографическими экспедициями в Арктике.

Большую помощь изучающим «Краткий курс истории ВКП(б)» и произведения классиков марксизма-ленинизма дают теоретические конференции. Конференции дают возможность самостоятельно изучающим марксизм-ленинизм обмениваться мнениями, обобщать опыт теоретической учебы, закреплять полученные знания, находить новые и новые данные по отдельным вопросам. Коммунисты и многие беспартийные проявляют большой интерес к теоретическим конференциям.

Однако, партийные организации Арктического института и Гидрографического управления не смогли подготовить и провести ни одной теоретической конференции. Ряд товарищей в Арктическом институте, изучающих историю партии, просили организовать теоретическую конференцию по первым главам «Краткого курса истории ВКП(б)» и по философским вопросам. До сих пор этого законного желания партбюро не выполнило.

Ухудшилась работа по пропаганде и в комсомольских организациях Арктического института и Гидрографического управления. Из числа комсомольской организации Гидрографического управления, 22 товарища изучают историю ВКП(б) не систематически, 14 комсомольцев совершенно не приступали к изучению марксистско-ленинской теории.

Правда, по своей инициативе комсомольцы Арктического института дважды проводили теоретические конференции. Первый опыт имел крупные недостатки. Однако, конференция показала, что ряд товарищей основательно подготовились. С докладами выступали тт. Рохлин и Крылова. Видно было, что они серьезно и глубоко занимаются учебой. Райком комсомола к инициативе комсомольской организации отнесся формально. В качестве своего представителя прислал ...ученика средней школы. Руководящие работники комсомольской организации не выступали, так как сами к конференции не готовились.

Подготовка и руководство теоретической конференции — ответственное политическое дело. К конференции необходимо привлекать квалифицированных пропагандистов и консультантов, которые во время обсуждения докладов могут дать правильное направление товарищеской дискуссии. Этого не было сделано при проведении комсомольцами теоретических конференций.

Партийная организация Морской конторы недавно провела товарищеское собеседование с самостоятельно изучающими историю партии. Это был первый опыт в организациях Севморпути.

На беседу собралось 18 товарищей, 12 из них выступили и поделились своим опытом. Тов. Петрова рассказала о том, как ей помогло при изучении глав «Краткого курса истории ВКП(б)» посещение филиала музея Ленина. Товарищ Шефтель высказал пожелание в дальнейшем такие беседы проводить диференцированно с тем, чтобы на беседы приходили товарищи, изучившие ту или иную главу учебни-

ка. Тогда товарищеское собеседование будет более живо и содержательно.

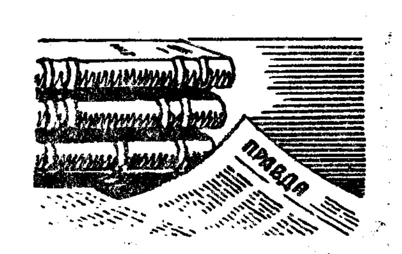
Этот первый опыт показал, что такие совещания способствуют лучшему изучению истории партии.

Сейчас руководители партийных организаций Арктического института и Гидрографического Управления мало знают, кто над чем работает, кому и какая нужна помощь.

В плохой постановке партийной пропаганды повинен и Ленинградский политотдел. Он не проявил достаточной решительности в организации пропагандистской работы, либеральничал с руководителями парторганизаций, запустившими это важнейшее дело.

Только недавно Политотдел заинтересовался пропагандистской работой в Арктическом институте, признал, что она поставлена неудовлетворительно и дал указание всем секретарям партбюро об улучшении работы по марксистско-ленинскому воспитанию сотрудников учреждений.

Нельзя допускать самотека в марксистско-ленинском воспитании членов и кандидатов партии. Дело партийной пропаганды является кровным делом каждой парторганизации.



А. МАТВЕЕВА

В АРХАНГЕЛЬСКИХ ПАРТОРГАНИЗАЦИЯХ МАЛО РАБОТАЮТ С КАНДИДАТАМИ

(письмо кандидата партии)

Парторганизации Севморпути г. Архангельска (Торговое отделение и Гидрографический отдел) после XVIII съезда ВКП(б) приняли в кандидаты партии 18 человек.

Кандидатский стаж для вступающего в партию имеет огромное значение. За этот период времени кандидат готовится получить высокое звание члена ВКП(б), приобретает организационные навыки, приобщается к партийной дисциплине, повышает свой идейно-политический уровень.

Как же парторганизации Севморпути г. Архангельска организовали работу с кандидатами ВКП(б)?

Отдельные кандидаты ВКП(б) заявляют, что с ними не занимаются, не интересуются их стремлениями и запросами, не дают им партийных поручений, не втягивают в партийную работу.

Например, кассир автобазы Торгового отделения т. Емелина, вступив в кандидаты партии, на протяжении нескольких месяцев по существу не имела партийных поручений. Партийное бюро Торгового отделения (секретарь т. Возчиков) недостаточно внимательно отнеслось к ее общественной нагрузке, поручив ей быть агитатором среди населения на бывшем избирательном участке. Тов. Емелина заявляла, что она еще не имеет опыта в этой работе, никогда не была агитатором и желала бы сама сначала поучиться, получить больше знаний. С нею мало считались, мало помогали ее росту.

Парторганизация Гидрографического отдела приняла в кандидаты ВКП(б) после XVIII съезда партии 6 человек. Однако, нельзя сказать, чтобы партбюро (секретарь т. Фролов) заботилось о политическом воспитании и росте этих людей. Некоторые кандидаты ВКП(б) несут большую общественную работу, но никто не интересуется, как они ее выполняют, в какой помощи нуждаются.

Кандидат партии т. Марчуков работает на строительстве жилых домов десятником. Он выдвинут на эту должность из рядового строительного рабочего. И сейчас на строительстве он является лучшим производственником. Как коммунист показывает пример остальным товарищам. Он стремится овладеть теорией марксизма-ленинизма, изучает сейчас IV главу истории партии. В своих занятиях пользуется трудами Маркса — Ленина — Сталина и прочитал уже следующие произведения: «Что такое «друзья народа» и как они воюют против социал-демократов?», «Шаг вперед, два шага назад», отдельные главы из «Вопросов ленинизма», «Коммунистический манифест». Повышая свой идейно-политический уровень, он не плохо справляется с партийным поручением,— яв-

ляется агитатором на бывшем избирательном участке и на стройплощадке. В этом году он провел среди строительных рабочих девять бесед, посвященных докладам товарища Сталина и товарища Молотова на XVIII партсъезде. И недаром тов. Марчуков считается на избирательном участке одним из лучших агитаторов. Здесь он провел 22 беседы по материалам XVIII съезда ВКП(б), о текущих событиях, о майском пленуме ЦК ВКП(б). С его помощью выпущены две стенгазеты, организован кружок ПВХО.

Как видно тов. Марчуков действительно ведет огромную плодотворную работу. К сожалению партбюро не популяризирует его опыт работы, не интересуется им.

Серьезно и систематически работает над собой недавно принятый в кандидаты партии заместитель начальника радиоузла т. Дьяконов. В своих занятиях по изучению истории партии он широко использует статьи — консультации, напечатанные в газетах, а также первоисточники марксистско-ленинской литературы. Сейчас он уже закончил изучение IV главы «Краткого курса истории ВКП(б)». Партийный комитет поручил ему вести агитационно-массовую работу в своем учреждении. Два раза в декаду т. Дьяконов проводит беседы среди сотрудников радиоузла по материалам XVIII партсъезда, майского пленума ЦК ВКП(б), на темы о международных событиях.

— Но плохо то,— заявляет т. Дьяконов,— что моей работой партбюро не руководит, не проверяет ее, не помогает мне.

Есть в парторганизации Гидрографического отдела и такие кандидаты ВКП(б), которые почему-то не имеют партийных поручений. Вот, например, т. Лашев до вступления в ряды партии был активным общественником, был председателем месткома Гидрографического отдела. А сейчас никакой общественной нагрузки он не имеет.

Неудовлетворительно занимаются с молодыми коммунистами и в Морской конторе. В 1939 г. парторганизация приняла в партию только одного человека, в то время, как здесь имеются большие возможности расти за счет лучших производственников, стахановцев механической мастерской и лучшей части интеллигенции самой конторы.

О том, что с кандидатами ВКП(б) в парторганизации Морской конторы не работают, говорит еще и тот факт, что здесь можно видеть кандидатов с многолетним стажем. Тов. Ковзун, домашняя хозяйка, состоит в кандидатах ВКП(б) девять лет. Она заявляет, что партийный комитет не интересуется ее политическим воспитанием, не дает ей партийных поручений, не готовит к переводу в члены партии.

Ни в одной парторганизации почему-то не проводятся совещания с кандидатами ВКП(б). Между тем такие совещания имели бы, безусловно, большое воспитательное значение.

Партия требует от всех парторганизаций, чтобы прохождение кандидатского стажа не было формальным делом, чтобы парторганизации систематически занимались политическим воспитанием и организационной работой среди кандидатов.

В разделе устава партии о кандидатах в члены партии сказано:

«Все лица, желающие вступить в партию, проходят кандидатский стаж, необходимый для того, чтобы ознакомиться кандидату с программой, уставом, тактикой партии и обеспечить парторганизации проверку личных качеств кандидата».

Целиком и полностью выполнить это уставное требование — дело чести каждой партийной организации.



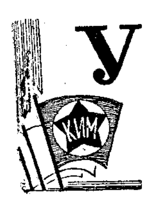
Заведующий радиоузлом ледокола «И. Сталин» Е. Н. Гиршевич

Фото А. Соломов

А. ЛЮБОВИЧ

Секретарь комсомольской организации ледокола «Иосиф Сталин»

О КОММУНИСТИЧЕСКОМ ВОСПИТАНИИ КОМСОМОЛЬСКИХ КАДРОВ



У нас в арктическом флоте выросло много замечательных людей. Они растут на работе, в социалистическом соревновании, в настойчивой учебе. Наш ледокол — флагман «Иосиф Сталин» плавает только год. Но уже и сейчас на производственной и общественной работе ледокола выдвинулось немало молодых товарищей. Раньше некоторые из них были тихими, незаметными людьми. Сейчас они — передовые производственники, волевые и настойчивые работники, «золотой фонд» корабля.

В комсомольской организации ледокола «Иосиф Сталин» состоит 53 человека. Из них 2 штурмана, 2 механика, 13 машинистов, 17 кочегаров, 7 матросов, 4 электрика, 1 водолаз и 7 человек обслуживающего персонала.

Из 53 комсомольцев — 38 работают на ледоколе со дня его приемки, остальные пришли к нам недавно.

Основной состав организации — товарищи от 23 до 26 лет, уже служившие в Красной Армии и Военно-Морском флоте, прошедшие хорошую комсомольскую школу.

В первом же арктическом рейсе комсомольцы ледокола стали передовиками соцсоревнования.

В этом рейсе экипаж «осваивал» свой корабль. А оседлав технику, комсомольцы стали работать еще лучше.

Во время ледовой кампании в Финском заливе первыми вступили в социалистическое соревнование комсомольцы Рейте, Галунов и другие. Их почин подхватила вся команда. Ледовую кампанию мы провели без единой аварии, без единой задержки ледокола. Все комсомольцы — матросы, машинисты, кочегары — работали отлично.

Весть о созыве XVIII съезда партии вызвала новый подъем трудового энтузиазма среди экипажа ледокола. Наша команда вызвала всех моряков-полярников на социалистическое соревнование имени XVIII съезда партии, взяв на себя конкретные предсъездовские обязательства. Все свои обязательства экипаж выполнил досрочно и с большим превышением.

В машинном отделении была создана комсомольская вахта машинистов во главе с механиком — коммунистом Неупокоевым и бригадиром Ольшевским. Комсомольская вахта взялась выполнить первый пункт обязательства экипажа — отремонтировать к съезду одну главную машину и 3 циркуляционных насоса. Комсомольцы горячо принялись за работу. Вахта подробно обсудила план работы, затем разбилась на 4 звена, каждое из которых получило конкретное задание с учетом индивидуальных способностей товарищей. Бригада работала по-стахановски. Было решено начать ремонт не только снизу, с рамовых и мотылевых подшипников и бугелей, а также одновременно



Молодежь Игарки

и сверху, с цилиндров. Благодаря этому методу у бригады не было ни минуты простоя. Члены бригады стахановцы Ольшевский, Галунов, Зеленин, Решетников, коммунист Жижин и другие перекрыли все существующие нормы по ремонту машин. Бригада выполнила обязательство раньше срока на 3 дня и вместо запланированных 172 человеко-часов затратила на работу 72 человеко-часа, выполнив план на 215%.

По машинному отделению сверх обязательства была полностью подготовлена еще одна главная машина — левая и на 85% правая. На этих машинах тоже работали комсомольцы — Рейте, Суханов, Иванов и другие.

Отлично работали наши комсомольцы-электрики Стороженко, Жирков, Афанасьев. Вместо двух кранов они отремонтировали 3 крана и провели ряд новых электролиний. В своей работе они применили подлинно стахановский метод, производя одну и ту же работу сразу на всех кранах.

В комсомольской организации развернулось движение за подготовку индивидуальных подарков съезду партии. Машинист 1 класса Галунов разработал ценное рационализаторское предложение, машинист 1 класса Рейте освоил обязанности старшины, электрик Жирков в свободное время отремонтировал кино-агрегат, электрик Афанасьев научился управлять прожектором, машинист 2 класса Цыганенко изучил

трюмное хозяйство и стал трюмным машинистом и т. д.

В день открытия XVIII съезда партии почетную вахту в кочегарке, у машин, на палубе несли комсомольцы тт. Шустов, Галунов и Володин. В итоге предсъездовского соревнования 17 комсомольцам за отличную стахановскую работу была объявлена благодарность командования с занесением в трудовую книжку. Пять комсомольцев награждены значком «Почетный Полярник», два — похвальной грамотой Главсевморпути.

Соревнование продолжается и сейчас. Для обмена опытом мы проводим собеседования комсомольцев-стахановцев, на которых товарищи рассказывают о ходе выполнения обязательств, говорят о том, что им мешает в работе. Комсомольская организация внимательно следит за каждым стахановцем и ударником, старается во время прийти к нему на помощь, во время его поправить.

Молодежь быстро растет, становясь технически зрелой.

Например, наши электрики не только повышают свою квалификацию, но и осваивают новые отрасли работы.

Товарищи Стороженко и Афанасьев еще недавно работали кочегарами, а теперь они изучили сложную электросеть корабля и способны произвести любой ремонт кранов.

Вот еще пример. После окончания школы ФЗУ плавсостава пришли к нам на ледокол два молодых товарища — Ольшевский и Рейте. Работали они вначале машинистами 2 класса и по собственному их признанию к производству относились с холодком. На корабле их заинтересовала комсомольская работа. Они вступили в комсомол и стали застрельщиками соревнования. Сейчас они оба работают старшими машинистами. Неустанно повышают свой технический и культурный уровень, по-серьезному взялись за овладение большевизмом. Ольшевский показал себя хорошим организатором. Будучи бригадиром комсомольской вахты, он умело расставлял людей, умело ими руководил. Во время ремонта ему поручали наиболее сложные работы. В работе, учебе и дисциплине они показывают пример остальным товарищам и заслуженно пользуются авторитетом у всей команды. Недавно они были награждены значками «Почетный Полярник».

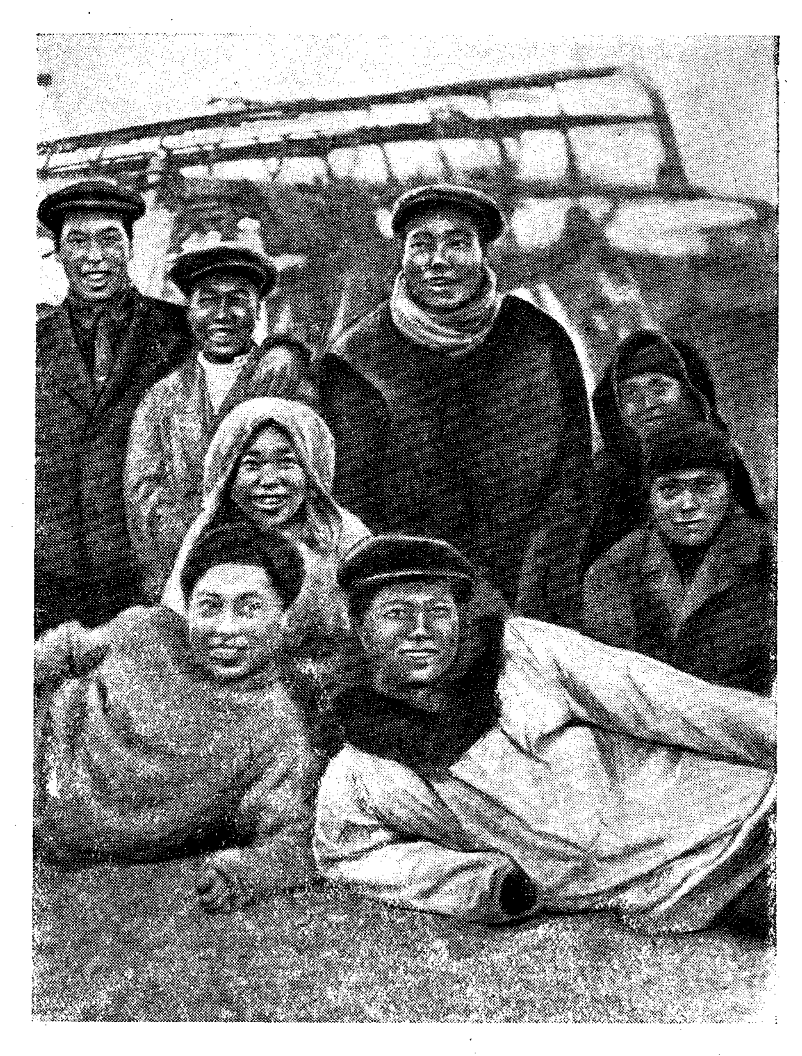
За время работы на ледоколе 23 комсомольца передвинулись на более квалифицированную работу — кочегары стали машинистами, машинисты 2 класса перешли в первый класс и стали старшинами и т. д. Это свидетельствует о неуклонном росте людей, о том, что они упорно овладевают техникой.

Политработники обязаны поддерживать стремление у людей к овладению техникой и всеми мерами им помогать. Однако, помощь эта не должна сводиться к неумеренным похвалам, которые часто только портят людей.

У нас зачастую считают, что стахановец — это уже вполне сформировавшийся человек, воспитание которого доведено до предела. Это неправильное мнение. Поэтому популяризируя опыт лучших стахановцев, нужно это делать умело. Например, у нас на ледоколе есть один парень, который выдвинулся на производстве, вступил в комсомол: он один из лучших стахановцев. Стали мы его «поднимать» на собраниях. При выборах президиума его фамилия называется первой, в списке для премирования — он тоже впереди. Все его хвалят, превозносят. Самая крепкая голова может закружиться от такого прославления. И наш парень стал зазнаваться. Он начал появляться в нетрезвом виде, считая, что для него все простительно. Пришлось поговорить с ним по душам. Но он так привык к вечным похвалам, что этот неприятный для него разговор встретил в штыки. Тогда я ему заявил: «если до тебя мои уговоры не доходят, придется поговорить на собрании». Это на него сильно подействовало.

Бывает, что лучшие стахановцы вдруг начинают капризничать, вступают в пререкания с командирами, думая, очевидно, что им все позволено.

Для нас это бывает «вдруг», а на самом деле это происходит не случайно и свидетельствует о том, что со стаха-



Комсомольцы — эскимосы из селения Сиреники на Чукотке

новцами мы все еще по-настоящему не научились работать.

Стахановцам надо помогать, их нужно учить, но надо также и критиковать их ошибки и недостатки не меньше, чем у других. Иначе наши стахановцы будут зазнаваться.

Коммунистическое воспитание молодежи нам, комсомольским работникам, надо проводить вдумчиво, упорно, не упуская из-под своего влияния ни одного человека.

Делу коммунистического воспитания трудящихся вся партия и страна уделяют огромное внимание. Эту работу надо начинать с воспитания правильного социалистического отношения к труду.

В первые же дни после опубликования закона о борьбе с нарушениями трудовой дисциплины, среди уволенных с ледокола за прогулы было 7 комсомольцев. Всего за нарушение трудовой дисциплины уволено 12 комсомольцев. Некоторые из них проработали у нас на ледоколе всего один-два месяца. Большинство же были и раньше недисциплинированными на производстве. У каждого из них было по несколько административных и комсомольских взысканий. Комсомольская организация долго либеральничала с этими дезорганизаторами производства. Но после такого позорного факта, как увольнение за прогулы двенадцати комсомольцев, мы решительно взялись за укрепление трудовой и союзной дисциплины.

Были проведены 2 партийно-комсомольских собрания, беседы по вахтам, индивидуальные беседы. Кроме того, мы решили, что наша задача заключается не только в том, чтобы фиксировать нарушения трудовой дисциплины комсомольцами, а предупреждать эти нарушения. По первым сигналам об ослаблении дисциплины у того или иного комсомольца, мы вызывали их в комитет. Строгое и вместе с тем товарищеское внушение оказывало на них хорошее воздействие.

Например, мы серьезно критиковали комсомольца Иванова, который появился на ледоколе в нетрезвом виде. Иванов осознал свою ошибку, сделал для себя правильные выводы, стал дисциплинированным, хорошо работает и посещает лекции по истории партии.

На заседании комитета, мы заслушали отчет механика-комсомольца Томилова, у которого на вахте ряд товарищей нарушало дисциплину. Он с ними либеральничал. После указания комитета Томилов стал решительнее бороться с дезорганизаторами производства.

Сейчас трудовая дисциплина комсомольцев улучшилась. Но успокаиваться на этом нельзя. Мы помним, что задачи коммунистического воспитания наших кадров не терпят сезонности. Они требуют повседневной, будничной, кропотливой заботы о людях.

Пришел к нам на корабль молодой парень Петровский. Он не был комсомольцем, отличался недисциплинированностью и общался с неподходящей средой. Комсомольская организация много с ним повозилась и в результате т. Петровский заинтересовался учебой, освоил кочегарское дело, вступил в ВЛКСМ. Он изменился до неузнаваемости. К сожалению медкомиссия по состоянию здоровья не пропустила его в арктический рейс. Он ушел с ледокола буквально со слезами на глазах. Вот его слова: «Комсомольцы поставили меня на правильный путь. Теперь я понял, как много еще мне надо работать над собой, чтобы еще больше вырасти. Имя моряка с ледокола «Сталин» я не замараю».

У нас не мало таких же товарищей, каким был Петровский. Но о них зачастую забывают и вспоминают только тогда, когда они проявляют какую-либо недисциплинированность. А с людьми надо работать повседневно.

Совершенно упускаем мы в своей воспитательной работе вопросы коммунистической морали. Вопросы нравственности, советского отношения к женщине, чувство коллективизма, все, связанное с поведением комсомольцев в быту и общежитии, должно быть у нас в центре внимания.

Успех коммунистического воспитания зависит от того, как люди овладевают большевизмом, как поставлена партийная пропаганда и агитация.

Когда комсомольцы принялись за самостоятельную работу над «Кратким курсом истории ВКП(б)», пришлось задуматься над тем, как организовать конкретную помощь этим товарищам. Решили использовать наш радиоузел. Помимо повседневных личных консультаций и бесед в каютах, была организована радио-консультация. По радио мы отвечали товарищам на вопросы, которые возникали у них в процессе работы над книгой. Так, например, комсомольцу-кочегару Воробьеву ответили на вопрос: «какова роль Плеханова в борьбе с народничеством?». Комсомольцу-машинисту Рейте объяснили — почему было отменено крепостное право; комсомольцу-кочегару Кудряшову рассказали, что такое материализм и идеализм и т. д. Всего проведено тринадцать таких консультаций.

Консультации по радио пользовались большим успехом. Слушали их по всему кораблю очень внимательно. Для составления ответов использовали материалы «Правды», «Большевика», «Пропагандиста», «Спутника агитатора» и др.

По просьбе товарищей, некоторые ответы повторялись по несколько раз Иногда на вопросы, полученные редакцией радиогазеты, мы отвечали в порядке индивидуальной консультации. И наоборот, чаще на вопрос, заданный в индивидуальном порядке, помимо личного ответа, отвечали еще по радио.

Опыт проведения радио-консультаций показал, что эта форма помощи изучающим историю партии полностью себя



Стахановец механической мастерской ледокола «Ленин» т. Бутаков.

оправдала и является весьма доходчивой и удобной во время плавания.

Но комитет ВЛКСМ, добившись некоторых успехов в организации изучения истории партии, в феврале и начале марта несколько ослабил эту работу, за что был подвергнут суровой критике на комсомольском собрании, посвященном обсуждению постановления ЦК ВЛКСМ об организации пропаганды в комсомоле.

Комитет комсомола, правильно восприняв критику, принял меры для улучшения пропагандистской работы. На ледокол пригласили высококвалифицированного преподавателя, который провел с нашими товарищами два практических занятия на тему «Работа над книгой». Он показал — как составлять конспект, вести рабочую запись, подбирать дополнительную литературу и т. д. Эти занятия прошли в живой увлекательной форме, привлекли много слушателей и серьезно помогли нашим товарищам в работе над книгой.

Затем на борту ледокола пропагандисты Куйбышевского района прочли две лекции по истории партии: «Борьба Ленина против народничества, легального марксизма и экономизма» и «Образование Российской Социал-демократической рабочей партии». Лекции также пользовались большим успехом.

Наши товарищи с большим интересом отнеслись к подготовке теоретической конференции, темой которой было международное положение по докладу товарища Сталина на XVIII съезде партии. Готовились к выступлениям на конференции 15 человек (6 коммунистов, 7 комсомольцев и 2 беспартийных). Товарищи выступали с неплохими теоретическими докладами.

Но в области овладения большевизмом у нас есть и недостатки. Они, вероятно, характерны не только для нашего ледокола. Мы еще не научились выяснять, как отдельные товарищи воспринимают проводимые лекции, что они дают каждому коммунисту и комсомольцу.

У нас есть группа комсомольцев, которая первое время, когда на ледоколе не было ни лекций, ни консультаций, но появился учебник истории партии, крепко засела за книгу, упорно занималась. А сейчас у этих комсомольцев появился некоторый холодок. На лекции ходят, а над книгой работают мало. Они считают, что на лекции все можно узнать.

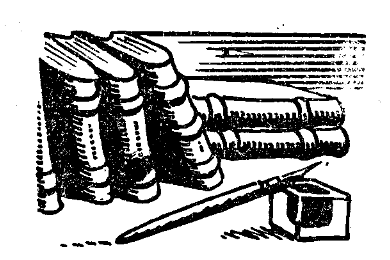
Увлекаясь массовой работой по овладению большевизмом — проведением лекций, консультаций, мы порой забываем об индивидуальной работе с то-

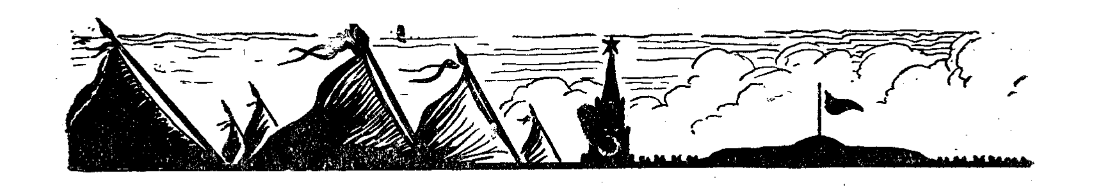
варищами. Мы регистрируем посещаемость лекций, а как каждый комсомолец воспринял ту или иную лекцию, беседу, доклад — не знаем.

Отстает у нас агитация. Дальше читок дело не двигается. В агитационной работе нам тоже нужно перестроиться. Надо разнообразить темы бесед, использовать художественную литературу и т. д.

Мы же вынуждены «кустарным» способом собирать для агитаторов всякие материалы по газетам и журналам. Когда задают какой-нибудь вопрос, на который сразу трудно ответить, в Ленинграде или других городах можно пойти в библиотеку, заглянуть в литературу. А как быть в море? Надо обеспечить агитаторов материалами так, чтобы в рейсе у них все было под руками. Следует подбирать основные материалы из «Правды», «Большевика», «Пропагандиста», «Спутника агитатора» и вручать их если не всем агитаторам, то хотя бы помполитам.

Мы обязаны много и упорно работать над коммунистическим воспитанием наших кадров, закалять людей в творческой борьбе за выполнение государственного плана.





Трибуна стахановца

И. ЧИВИЛЕВ

ОПЫТ РАДИСТА-ДИСПЕТЧЕРА

РАДИОУЗЕЛ В АМДЕРМЕ



Строительство радиоузла в Амдерме было начато осенью 1935 г. Узел должен был обслуживать весь западный сектор Арктики.

Амдерма, расположенная на юго-западном берегу Карского моря, в ту пору бурно строилась. На специальных шахтах уже тогда успешно разрабатывались огромные залежи плавикового шпата (флюорита), минерала, необходимого для высококачественной металлургической промышленности. Население этого промышленного арктического центра достигало тысячи человек. Хорошую связь такого большого населенного пункта с Большой Землей мог обеспечить только мощный, технически отлично оснащенный радиоузел.

10 февраля 1936 г. радиоузел в Амдерме был в основном смонтирован и пущен в эксплоатацию. На мою долю выпала честь открыть связь нового радиоузла. Предстояло освоить довольно сложную схему.

На приемном пункте работало только 2 радиста (при штате в 6 человек). Однако, с первого же дня была установлена связь по всем линиям, согласно расписанию.

Несколько труднее было осваивать связь с Москвой. Пришлось подбирать длины волн, выяснять, в какие часы суток какая волна лучше проходит, чтобы обеспечить бесперебойную связь с Москвой в любое время суток. Когда мы выяснили длины волн с наилучшим прохождением, связь стала более стабильной.

Связь в Арктике на длинных волнах возможна на значительные расстояния, даже при ничтожной мощности передатчика.

Опыт полярных радистов показывает, что связь на волнах порядка 300—1 000 метров, даже при больших расстояниях, является для Арктики наиболее уверенной. Хорошее прохождение длинных радиоволн на Севере объясняется, главным образом, тем, что волны распространяются над водной поверхностью и над ледяными полями.

Волны районных радиостанций я подобрал так, чтобы все рации на приемнике узла «сидели» близко друг от друга, примерно в диапазоне от 620 до 900 метров. Такое «расселение» позволило радисту узла быстро перестраиваться с одной станции на другую, без смены катушек в приемнике и даже без переключения диапазонов. Фактически настройка производилась одной ручкой приемника.

Выигрывая при перестройке во времени, радист мог полностью использовать срок для обмена корреспонденцией.

Помимо «расселения» рации района в эфире, мы применили на районной связи простой дуплекс [1].

Все радиостанции района работали с Амдермой маломощными, так называемыми рейдовыми передатчиками [2].

Когда эти передатчики питаются от умформеров, осуществить простой дуплекс очень трудно, так как работа динамо, расположенной в непосредственной близости к приемнику, вызывает сильные помехи в последнем. Поэтому, с разрешения радиослужбы, мы предложили радистам нашего района перевести свои рейдовые передатчики на питание от аккумуляторов, оставив умформеры для резервного питания. Это позволило осуществить простой дуплекс и тем самым упростило работу радистов, увеличило продуктивность в обмене, избавило от искажения радиограмм. Районные передатчики питались 2—4-анодными батареями при напряжении от 160 до 240 вольт.

Во время обмена радист не должен отвлекаться на всякие посторонние работы. Мы завели порядок, при котором радист, вступающий на вахту, приходил в аппаратурную минут за 10 до начала его смены и сам подготовлял к работе свой стол. Хотя сменяющийся вахтенный сдавал свое рабочее место в полном порядке, но у каждого человека есть свои особенности, даже в таких мелочах, как подточка карандашей. Один любит писать тупым карандашом, другой острым. Мы приучили себя работать культурно. Когда на столе порядок и чистота, все необходимое при обмене лежит под рукой, работа спорится.

На столе операторов по левую сторону на заднем плане стоял приемник. Рядом с ним лежали бланки радиограмм. Правее — чернила, несколько зачиненных карандашей, резинка и перочинный нож. В среднем плане стола лежал аппаратный журнал и 5—10 бланков, на которые производился прием телеграмм. С правой передней стороны — ключ Морзе и левее «вибропрекс» (двухсторонний ключ) для любителей. Пишущая машинка находилась у левой руки оператора, здесь же выше машинки стоял шкафчик с полочками-клетками на каждого корреспондента, где хранились контрольные журналы приема и передачи, а также радиограммы для данного корреспондента. Еще выше — часы.

Раньше для того, чтобы затребовать нужный передатчик, вахтенный радист выделенного пункта должен был итти к телефону и звонить об этом на передающий пункт. Мы устроили звонковую сигнализацию по телефонному проводу. Радист, не сходя с рабочего места, условными сигналами мог получить и снять нужные передатчики. Это значительно уменьшало холостой прогон, сделало более оперативным включение и перевод передатчика на другие волны, что особенно важно при обслуживании судов и авиации.

Рабочее место радиста на магистральных столах несколько отличалось от районных. На магистральных линиях связи эксплоатировалась быстродействующая аппаратура. Вначале, когда мы устанавливали трансмиттер и ондулятор [3], никто из нас не знал, как на них работать.

Эти аппараты мы видели впервые. Трудно было не только освоить эту аппаратуру, но даже выбрать место для ее установки.

Посоветовавшись, решили, что трансмиттер и ондулятор надо поставить в непосредственной близости к приемнику, чтобы радист, не сходя с места, мог одновременно манипулировать приемником, ондулятором, трансмиттером и ключом Морзе.

Установили эту аппаратуру на столе

---

[1] Простой дуплекс—двусторонняя связь с одним корреспондентом при одновременном ведении приема и передачи.

[2] Рейдовый передатчик — длинноволновый маломощный передатчик.

[3] Трансмиттер — прибор для автоматической передачи депеш с пуншированной (специально пробитой) ленты. Ондулятор — прибор для автоматической записи радиотелефонных сигналов на ленту.

с левой стороны от приемника ПЦКУ [4], ондулятор стоял слева, трансмиттер — справа. При этом радист вел одновременно прием на ондулятор, передачу с трансмиттера и следил за настройкой приемника. Если к нам от корреспондента приходили слабые сигналы и ондулятор не срабатывал, радист переходил на слуховой прием. При этом он работал на пишущей машинке, находящейся на отдельном переносном столике, и вел все же одновременно передачу через трансмиттер, имея под рукой гетерадинную ручку приемника.

На столике пишущей машинки лежали слева бланки радиограмм, копировальная бумага, справа — карандаши, резинка, перочинный нож. Справа от трансмиттера стояла консоль, под которую подкладывали радиограммы. Спунширированная лента [5] этих радиограмм наматывалась на консоль.

При приеме на пишущую машинку, для ускорения обработки принятых радиограмм, радист имел под рукой контрольный журнал, куда из-под пера ондулятора записывал кассовые номера и число слов каждой радиограммы.

Для ручной передачи мы установили второй стол с правой стороны ПЦКУ. На этом столе находился второй коротковолновый приемник, работавший при сложном дуплексе (одновременная связь с Москвой и Архангельском).

Связь со станциями района

Четкость связи во многом зависит от дисциплинированности радиста и его любовного отношения к порученному делу. На нашем радиоузле работа шла круглые сутки точно по расписанию. Мы берегли каждую минуту драгоценного времени.

Чтобы показать пример дисциплинированности, радисты Амдермы всегда первыми, строго по расписанию, являлись на связь. Товарищи, работавшие на станциях района, помогали нам создать четкость в работе. Однако такие станции, как Маре-Сале, Новый порт, либо систематически опаздывали, либо вовсе не являлись, срывая этим связь и метеообслуживание.

Мы никогда не пропускали таких случаев нарушения связи и сразу же, немедля, запрашивали начальника станции о причинах опоздания или неявки радиста.

При обнаружении технических неполадок передавалась необходимая консультация. Если же в опоздании был виновен сам радист, мы объясняли ему, к чему ведут такие опоздания, и одновременно, через Москву, воздействовали на него административно. В конце концов все станции научились работать точно по расписанию. Когда подходили сроки связи, районные станции уже следили за работой радистов Амдермы. Стоило нам сделать вызов, и станция немедленно являлась, начинался обмен.

Диспетчерские задания станции района также выполняли весьма аккуратно, особенно задания по авио- или судовому обслуживанию.

Значительное место в работе узла с районными станциями занимал прием метеосводок. Вначале радисты передавали метеотелеграммы так, как их писали метеорологи, то есть соблюдая все адреса, отмечая время отправления и т. д. А это никому не нужно. Ведь такие метеосводки доходят только до нас, здесь они включаются в общую районную сводку, и дальше в Москву идет только общая сводка.

Однажды, во время одной из моих вахт, я объяснил всем корреспондентам района, что передача сводок с соблюдением всех правил (заголовки, адреса, подписи) только удлиняет обмен и ведет к лишнему расходу бланков радиограмм. Было условлено впредь давать сводки в сокращенном виде, указывая только номер телеграммы и количество слов. Далее без адреса следовал текст. Кроме того, Маточкин Шар, и Вайгач,

---

[4] Приемник ПЦКУ (приемник центров коротковолновый усовершенствованный) — стандартный приемник для дальних (магистральных) связей. Служит для пишущего приема быстродействующей телеграфной работы (на ондулятор), а также для телефонного приема в диапазоне 10–220 метров.

[5] Пунширoвка — набивка ленты для автоматической передачи с трансмиттера.

которые собирали сводки от своих филиалов (станций 3-го разряда), стали составлять одну общую сводку с общим заголовком. Таким образом, обработка районной сводки была сокращена до минимума. Освободившееся время мы использовали для обмена корреспонденции. Если корреспонденции не было, связь закрывалась, чтобы не гонять попусту передатчики.

Мы избавились также от лишнего расхода бланков. Радист узла принимал метео прямо на бланк общей районной сводки, причем номер телеграммы и количество слов сводки он сразу записывал в контрольный журнал.

Через амдерминский радиоузел шел большой обмен служебной и частной корреспонденцией. Когда для какой-либо районной станции поступала к нам радиограмма, требующая немедленной передачи адресату, а по расписанию до срока связи оставалось еще много времени, я либо прибегал к обходным путям, либо в навигационный период вызывал станцию на судовой вызывной волне (600 м).

Для этой же цели использовались также сроки циркулярной передачи по району [6].

К такой же оперативности были приучены станции района. На станциях 2-го и 3-го разрядов передатчик находится под рукой у оператора. Когда требуется немедленная (экстренная) связь с узлом, легко настроить свой передатчик на волну станции, которая в данный момент работает с узлом. Однако, повторяю, такой вызов можно применять только в исключительно важных, действительно неотложных случаях.

МАГИСТРАЛЬНЫЕ ЛИНИИ

Магистральные линии у нас обслуживались коротковолновой связью. Учитывая особенности распространения коротких волн, мы прежде всего подобрали такие диапазоны, которые бы обеспечивали надежную и круглосуточную связь. После нескольких дневных, вечерних и ночных опытов с Москвой и Архангельском остановились на следующих волнах:

С кем держали связь	Длина волн в метрах		
	днем	вечером	ночью
С Москвой	19—28	30—37	37—54
С Архангельском	30—37	37—54	60—75

Примерно на таких же диапазонах работали Москва и Архангельск.

Однако, даже при самом тщательном подборе волн мы не избежали длительных нарушений связи.

С 16 по 22 января 1938 г. на всех выбранных диапазонах коротких волн вообще не удалось обнаружить ни одной работающей станции. На это время связь с Москвой и Архангельском прервалась. Только в отдельные дни этой памятной шестидневки, один или два раза в сутки, мы кое-как и то на короткое время получали связь при исключительно плохой слышимости.

К сожалению, причины глубокого двухстороннего непрохождения коротких волн не были изучены. Как раз в это время было весьма интенсивным северное сияние. По нашим любительским наблюдениям — чем сильнее сияние, тем хуже проходят в Арктике короткие волны.

Ровно через три месяца, с 15 по 19 апреля, снова повторилось такое же

[6] Циркулярной передачей называется передача одной центральной станции, которую принимают одновременно все радиостанции, прикрепленные к этой центральной станции.

сильное непрохождение. Опять почти полностью нарушились связи на коротких волнах. Причины непрохождения остались невыясненными.

На длинных волнах в эти дни наступало, наоборот, лучшее прохождение. На длинноволновом передатчике мы добились связи с Архангельском, тогда как в обычные дни Архангельск нас на длинных волнах не слышал.

В моей практике были и другие случаи, когда из-за непрохождения коротких волн невозможно было принять телеграммы и метеосводки от Московского радиоцентра. Мощные передатчики Москвы РБО и РКЕ в дни плохого прохождения у нас почти не были слышны. Пригодился любительский опыт. Я перешел на прием второй гармоники[7] волны этих передатчиков. Так, например, если РБО работал в дневной срок циркулярных передач на волне 24 метра, я брал его гармонику на 12 метрах. Слышимость гармоники была в 3—5 раз выше, чем основной волны.

Обслуживая перелет Героя Советского Союза И. П. Мазурука с острова Рудольфа в Амдерму, мы условились работать с ним на волне 72 метра (короче у него был провал в приемнике). Одновременно, согласно правилам, непрерывная связь на все время перелета должна была поддерживаться с Москвой. Второго передатчика для Москвы не было. Поэтому мы предложили Москве слушать нас на волне 72 метра, предполагая одновременно работать и с Москвой и с самолетом на одной волне. Перелет начался днем. Днем установить связь с Москвой на 72 метрах очень трудно. Учитывая всякие ненадежности, я предупредил Москву: если не обнаружите нас на 72 метрах, слушайте на 36. При этом я имел в виду вторую гармонику.

Самолет вылетел, связь с ним установили, радиста предупредили, чтобы не смущался, когда на этой же волне будем одновременно работать с Москвой. Наступил первый срок. Москва послушала нас минут 20 на волне 72 метра и заявляет: «Вас не обнаруживаем, просим перейти на 36 метров». Мы продолжаем звать ее на 72 метра и что же — через 2—3 минуты Москва нас обнаруживает на гармонике и сообщает о прекрасной слышимости. Так был найден простой выход из весьма затруднительного положения.

Я привожу эти примеры для того, чтобы показать, насколько капризны короткие волны в Арктике. К сожалению, радисты не занимаются изучением условий распространения коротких радиоволн в наших северных краях. Люди практики могли бы помочь своими наблюдениями науке. Пока причины непрохождения коротких волн остаются недостаточно изученным. Поэтому, когда такое непрохождение наступает, очень трудно найти «лазейку» в эфире и обеспечить бесперебойную связь.

Для изучения этого вопроса следовало бы выделить несколько экспериментальных передатчиков.

На магистральных линиях у нас был самый большой обмен корреспонденции. Помимо проходящей корреспонденции района, обрабатывалось много входящих и исходящих радиограмм рудоуправления и жителей Амдермы. Самый большой наплыв корреспонденции бывал к концу дня. Пришлось так организовать свою работу, чтобы наплыв радиограмм не сказывался на работе и корреспонденции обрабатывались без промедления. К вечерним срокам связи с Москвой и Архангельском дежурный радист магистрального стола заранее подготовлял все поступившие радиограммы, пуншировал их (специального пуншировщика у нас не было). Ему часто помогал радист районного стола или диспетчер, особенно в часы большой нагрузки. Весь коллектив боролся за то, чтобы корреспонденция на узле не задерживалась.

Если к сроку связи радиограммы спуншированы, радист может вести дуплексную работу, то есть обработать в два раза больше корреспонденции. Сроки у нас с Москвой и Архангель-

[7] Гармоника — энергия, излучаемая передатчиком, имеющая частоту, кратную основной волне. Является побочным излучением колебательного контура, засоряющим эфир.

ском были небольшие и использовать их хотелось с максимальной пропускной способностью и минимальным прогоном передатчиков. Поэтому каждая свободная минута тратилась на пуншировку. Для быстрого нахождения справок по радиограммам, порядковые номера проставлялись цветным карандашом и более крупными цифрами.

За 5 минут до срока связи радист давал сигнал на передающий пункт дежурному технику, чтобы тот включил передатчик. Это делалось для лишней проверки готовности связи. В свою очередь, радист у себя проверял готовность приемника и быстродействующей аппаратуры. Для быстроты настройки мы составили таблицу градуировки на каждого корреспондента и вывесили эту таблицу около приемника. Если корреспондент является во-время, мы его обнаруживали в первый же вызов.

Бывали, правда, случаи, когда наши корреспонденты начинали «волынку». Выяснив еще при вызове, что ондулятор не срабатывает, радист Амдермы при появлении корреспондента заявлял ему: «На пишприем брать не могу, не срабатывает, давайте на слух». В ответ нам снова предлагали точки для настройки. Результат, конечно, получался прежний, тратилось только время для переговоров. Нужно сказать, что в эфире между корреспондентами всегда должно существовать взаимное доверие. Иначе, как правило, на пустяковые споры тратится драгоценное время.

Иногда лучшие условия прохождения наступают в середине срока. Тогда конечно радист обязан перейти с слухового приема на автоматический.

При передаче с трансмиттера и частых «БК» [8] некоторые радисты страхуют себя и, вместо просимого полметра ленты назад, отматывают метр и больше. Потом приходится топтаться на одном и том же месте текста и замедлять обмен. В таких случаях страховка излишняя. Нужно сдавать назад только требуемую длину ленты.

[8] «БК» — кодовый сигнал «остановитесь». Употребляется при двусторонней одновременной приемо-передающей (дуплексной) связи.

Радисты магистрального и районного столов работали у нас очень дружно. Они всегда помогали друг другу в быстрейшем прохождении корреспонденции. Если во время обмена на магистральный стол поступала спешная проходящая радиограмма (авио, судовая, молния), радист, принявший ее, немедленно ставил в известность районный стол, чтобы тот не закрывал связь с корреспондентами, через которых могла пойти срочная радиограмма. Точно так же поступал радист районного стола. Вот почему не было случая, чтобы радиограмма важного характера была замедлена в Амдерме по вине вахтенных.

В ДНИ МОРСКОЙ НАВИГАЦИИ

Связь во время морской навигации является весьма ответственным делом. До последнего времени радиослужба Главсевморпути уделяла мало внимания правильной организации судовой вахты на радиоузлах, в частности в Амдерме. Из года в год мы указывали радиослужбе, что для четкого радиообслуживания морских кораблей необходимо установить в Амдерме круглосуточную судовую вахту с выделением специального судового стола. Требование это оставалось безответным.

Наш узел имеет мощный передатчик и, естественно, может держать связь на расстояния больше, чем любая другая районная станция. Обычно, уйдя из Мурманска или Архангельска и пройдя Канин Нос, суда из-за дальности лишаются связи с рациями морфлота. На помощь приходит Амдерма. С нами суда продолжают работать, примерно, до острова Белого. Ни одну из районных станций, кроме Амдермы, корабли, находящиеся приблизительно на широте 70° и долготе 45°, не слышат. Будь в Амдерме круглосуточная судовая вахта, все корабли, находящиеся в зоне слышимости нашего передатчика, были бы отлично обслужены в любое время суток. Однако, радиослужба Главсевморпути упорно сопротивлялась созданию судового стола.

Вопреки этому, мы так организовали работу, чтобы все свое свободное время

вахтенные районные и магистральные радисты отдавали наблюдению за морем. Приемник всегда был настроен на судовую волну. Для экономии аккумуляторов я установил специальный приемник судового обслуживания с питанием от электросети (электроэнергия на выделенный пункт подавалась круглые сутки).

Таким образом, даже когда корабль звал нас вне расписания, мы его слышали и обслуживали.

У судового стола был вывешен список позывных раций на судах, которые плавают в северных морях. Этот список все время пополнялся, по мере того, как нам приходилось связываться с новыми пароходами. Отдельный список был заведен на иностранные пароходы. Имея такие списки, радист быстрее ориентировался при вызове нужного парохода и знал, какие вообще пароходы находятся в нашем районе.

Раньше, в дни навигации, радиограммы, адресованные на суда, направлялись куда попало и как попало. Архангельск, например, нередко засылал не только нам, но даже Диксону радиограммы для судов, которые еще находились у причалов Архангельского или Мурманского порта. Диксон в свою очередь эти радиограммы передавал нам, как станции, ближе расположенной по пути следования судов. В результате радиограммы лежали в Амдерме по 3—4—5 суток, пока судно не появлялось в нашем районе. Среди таких радиограмм бывали и срочные, требующие немедленного вручения адресату.

Чтобы избавиться от этого хаоса, перед навигацией 1938 г. я связался с диспетчером морских отделов Архангельска и Мурманска и предложил им давать мне непосредственно сводки о выходе судов в нашу сторону. В свою очередь, я обещал извещать их о местонахождении судов, плавающих в нашем районе. Диспетчера охотно откликнулись на мое предложение. Результаты не замедлили сказаться. Как только судно выходило из Мурманска или Архангельска на восток, я в тот же день получал телеграмму от соответствующего диспетчера и, судя по ней, направлял всю судовую корреспонденцию. Но зато, если Архангельск предлагал нам радиограммы для судов, о местонахождении которых мы еще ничего не знали и рации которых мы не слышали, такие радиограммы наш узел принимать отказывался.

При выходе иностранного судна диспетчера, помимо названия судна, сообщали также и позывные рации. В навигацию 1938 г. мне удалось установить тесную связь также с диспетчером Диксона и начальником морской проводки в западном секторе Севморпути Героем Советского Союза М. И. Шевелевым. Мы регулярно посылали в их адреса и получали от них сводки о движении судов. Такая повседневная связь помогала начальнику проводки и неизмеримо ускоряла доставку судовой корреспонденции адресатам. Такой порядок взаимной информации полезно узаконить в «Положении о радиосвязи Главсевморпути». Тесная связь в дни навигации между диспетчерами морских отделов, начальниками проводок и радиодиспетчерами поможет успешному продвижению судов по Северному морскому пути.

У нас на узле каждый вахтенный внимательно знакомился с получаемыми сводками и всегда знал, куда направлять обрабатываемые им радиограммы. Для того, чтобы судовые радиограммы не задерживались, мы устанавливали с проходящими судами специальные явочные сроки, приурочивая их к срокам работы на магистральных линиях.

Если судовая корреспонденция поступала к нам во время работы с Москвой, Архангельском или Диксоном, она уже через несколько минут передавалась на судно. При особой срочности мы сейчас же получали ответ и передавали его без замедления в обратном направлении.

Бывали случаи, когда судно проходило наш район «молчком». Судовой радист, не имея у себя корреспонденции, вообще не «вылезал» в эфир. Иногда для этих судов у нас лежали радиограммы. Мы знали по сводкам, что судно находится в нашем районе, однако, на упорные вызовы оно не отвечало. Тогда мы поступали так. В срок

передачи прогноза погоды для судов (судовой радист обязан принимать прогноз ежедневно), во время общего вызова «всем, всем», наш узел сообщал, что у него имеется корреспонденция для таких-то судов, причем указывались позывные и предлагалось явиться для связи после прогноза. Такое же объявление делалось перед передачей навигационных извещений мореплавателям. Цель всегда достигалась.

Частенько я замечал, что некоторые наши станции усердно вызывают на судовой волне какой-либо пароход, не проверяя перед этим, чем занята в это время судовая рация. Получается, например, так: судно работает с какой-либо станцией на волнах общего обмена, а радист береговой станции включает свой передатчик и начинает звать судно на аварийной волне, зовет усердно, создает сильные помехи, срывает работу других раций, мешает вести наблюдение за морем. Рация судна на такой вызов никогда не ответит, так как она его просто не слышит. А «усердный» радист, прогоняв свой передатчик и мотор, затратив время, создав помехи другим станциям, связи не добивается.

Поэтому, прежде чем вызывать судно, надо проверить, не работает ли оно на судовых волнах с другой рацией. И только убедившись в том, что судовая рация молчит и с нею никто не работает, можно приступать к вызову.

Хуже у нас обстояло дело с обслуживанием иностранных судов. Из всех арктических радиостанций с этими судами приходится держать связь только рациям района Амдермы и Диксона. Казалось бы, радисты этих раций могли бы серьезно поработать над собой, чтобы во время связи с иностранными кораблями не разводить руками и не краснеть. Для того, чтобы ответить на запрос судна, принять от него без искажения радиограммы, понять, куда эти радиограммы следует направить, для всего этого не так уж много надо знать.

Каждый радист обязан уверенно принимать иностранный текст не менее 120 знаков в минуту. Вместе с тем он должен хорошо изучить радиожаргон, который в сущности состоит из сокращенных английских слов. И, наконец, если человек не хочет всерьез заняться изучением английского языка, он обязан хотя бы умело пользоваться англо-русским словарем. Иначе радист при связи с иностранными судами будет похож на слепого, которого посадили сортировать краски.

За четыре навигации я наблюдал немало случаев, когда из-за незнания элементарных основ международного обмена радист не мог довести начатую связь с иностранным судном до конца.

У себя на узле, задолго перед навигацией, хотя и в недостаточной степени, мы стали готовиться к обслуживанию иностранных судов. Занимались сообща на зуммере по приему иностранного текста, изучали радиожаргон и английские слова, которые в сокращенном виде входят в этот жаргон, знакомились со словарем. Плоды этих занятий сказались в ходе навигации. За наших радистов, обслуживающих иностранные суда, краснеть не приходилось.

ОБСЛУЖИВАНИЕ АВИАЦИИ

Обслуживание радиосвязью наших полярных летчиков — работа чрезвычайно ответственная. Она должна быть идеально четко организована. Самолет, находящийся в воздухе, в любое время может вызвать любую станцию района, и должен немедленно получить метеосводку, данные о посадочной площадке и другие необходимые ему сведения. Четкость и оперативность связи во многом зависят от районного радиодиспетчера.

Нашему району приходилось обслуживать ряд выдающихся перелетов — В. П. Чкалова на остров Удд, экспедицию на Северный полюс, В. П. Чкалова и М. М. Громова через Северный полюс в Северную Америку, М. В. Водопьянова на Землю Франца-Иосифа, В. С. Молокова и Ф. Б. Фариха вокруг Арктики, полеты многих полярных пилотов на ледовые разведки и др.

Во время этих перелетов узловая радиостанция обязана обеспечить:

1) быструю связь командира само-

лета с любым пунктом, расположенным по трассе перелета;

2) непосредственную связь с самолетом в воздухе, передачу на борт самолета метеосводок и других сведений, а также готовность всех станций, расположенных по трассе, вступить с ним в связь по первому требованию самолета;

3) сбор ежечасных (а иногда через каждые 30 минут) метеосводок по трассе перелета;

4) при обслуживании специальных перелетов, непрерывную связь с Москвой для информации о ходе перелета.

Как только из Москвы приходило сообщение о подготовке перелета, мы разрабатывали свой порядок обслуживания самолетов. Все радисты узла подробно знакомились с инструкцией, обсуждали ее коллективно, исправляя и дополняя. После этого инструкция печаталась, вывешивалась у каждого стола и рассылалась всем станциям района. В инструкции указывался номер самолета, его трасса, номер позывной рации, его волны, в какие минуты часа рация самолета будет работать. Исходя из этих данных, разрабатывался подробный порядок работы каждой рации района на время обслуживания самолета.

Обычно самолет в воздухе работал только с узлом, так как узел оснащен более мощной аппаратурой и не требует каждый раз запуска мотора для работы передатчика. Беспрерывно работая с самолетом, узел одновременно поддерживал связь со всеми станциями по трассе, собирая от них метеосводки и получая нужные сведения для самолета. Станции по трассе вели наблюдения за работой рации самолета и в случае необходимости, при первом требовании бортрадиста, вступали с ней в связь. Когда самолет подходил к месту посадки, начинала работать соответствующая местная рация. В это время узел вел только наблюдения за работой самолета до момента его посадки.

Узел во время полета обеспечивал командира самолета всеми необходимыми сведениями по трассе. Для этого в инструкции точно для каждой станции устанавливались сроки передачи метеосводок, сроки наблюдения за самолетом.

Обычно метеосводки от станций мы принимали в последние 10 минут каждого часа, а в первые десять минут часа передавали их на борт самолета. Остальное время станции слушали самолет и держали приемник с репродуктором, настроенным на волну нашего районного передатчика, с тем, чтобы в любое время, по первому вызову узла, явиться на связь. Это делалось для того, чтобы гарантировать быстрейшую связь самолета с любым пунктом, расположенным по трассе перелета, если этот пункт по какой-либо причине не принял вызов самолета (требование связи с самолетом, сигнала для пеленгования, приказ подготовить костры на аэродроме и др.).

Самолет не должен ждать ответа на свой запрос, особенно, если метеорологическая обстановка ухудшилась. Поэтому мы использовали все средства, чтобы радиосвязь работала оперативно во все время перелета.

Во время вынужденной посадки самолета с ним продолжали работать радиоузел и близлежащая станция. Остальные станции, в зависимости от распоряжения командира, либо отпускались до определенного часа, либо продолжали передавать на узел ежечасные метеосводки. Если самолет, находящийся в воздухе, не являлся в условленный срок на связь после трех-пяти вызовов, мы передавали ему метеосводку без согласия, надеясь, что даже при порче передатчика бортрадист сможет все же обеспечить одностороннюю связь и примет для командира метеосводки. Такие случаи в практике бывали нередко.

Иногда после вынужденной посадки рация самолета прекращала работу. Мы продолжали передачу метео, причем станции не отпускались, а продолжали свою работу прежним порядком до момента восстановления связи с самолетом и получения дальнейших распоряжений от командира самолета. Помимо передачи метеосводок без согласия, периодически передавались сигналы для пеленгации. Такой порядок работы

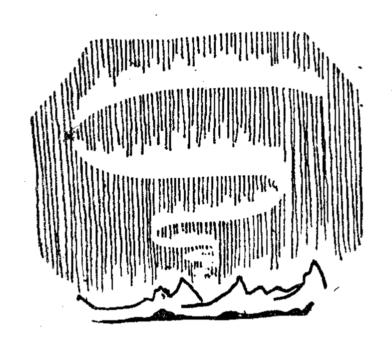
помог, например, тов. Фариху определить свое местонахождение, когда изза тумана он сделал вынужденную посадку в восьми километрах от Амдермы. Правда, рация у тов. Фариха через полчаса заработала, но он еще до этого успел определиться и сообщить нам точно свое место. Для буксировки самолета в Амдерму на место посадки был направлен трактор, так как полет на таком расстоянии не имел смысла.

* * *

За работу по освоению Крайнего Севера и обслуживание воздушной экспедиции на Северный полюс, партия и правительство наградили меня орденом. Эта награда ко многому обязывает. Хочется работать еще лучше, еще упорнее, чтобы достойно оправдать высокую оценку работы всего нашего коллектива.

Работа на Севере предстоит грандиозная. Полярники приложат все силы, всю энергию, все знания, чтобы превратить Северный морской путь к концу третьей сталинской пятилетки в нормально действующую водную магистраль. В предстоящей работе по дальнейшему освоению Севморпути радиосвязь будет занимать подобающее место. Радистам Советской Арктики надо много поработать, чтобы связь сделать образцовой, чтобы северные корабли и самолеты, плавая и летая в самых отдаленных уголках Арктики, всегда бесперебойно связывались с базами, портами, с Большой Землей.

Нет сомнения, что полярники и полярные радисты, большевики партийные и непартийные, сделают все необходимое, чтобы выполнить историческое задание XVIII съезда ВКП(б) и великого нашего вождя — Иосифа Виссарионовича Сталина.



В. ДАВЫДОВ

Стахановец-кочегар ледокольного парохода «Малыгин»

ДВЕНАДЦАТЬ АТМОСФЕР



У кочегаров есть правило — держать пар на марке, т. е. непрерывно давать полную норму давления пара в котлах. Этим достигается высокая производительность котла, повышается мощность машины, увеличивается скорость судна и в итоге обеспечивается выполнение плана рейса.

В условиях плавания Северным морским путем, где навигация проходит в короткий период времени, роль кочегара в выполнении трансфинплана судна огромна. Придать судну максимальную скорость движения — это прежде всего зависит от нас, кочегаров, от того, как мы держим огни в топках.

На практике часто бывает так: пока судно идет в разводьях, скорость его замедлена — расход пара небольшой. Но вот, судно вышло на чистую воду, капитан дает команду — «полный вперед», и расход пара резко увеличивается, в результате давление в котлах падает. И если к этому моменту манометры показывали не 12 атмосфер (марка на «Малыгине»), а хотя бы 10—11, давление пара может упасть до 8—9 атмосфер. Ясно, что при таком давлении судно уже не может развить свою максимальную скорость.

Вот почему в основе нашей работы лежит прежде всего борьба за высокое давление пара в котлах в сочетании с экономией топлива, хозяйским обращением с котлами и их оборудованием.

Обеспечить высокое давление в котлах можно только при условии высокой производительности труда, правильной заброски угля в топки и последующей шуровки.

Наша вахта в составе трех кочегаров обычно поступает так: заступая на вахту, каждый из нас прежде всего проверяет на своем котле показания водомерного стекла, продувает его, смотрит показания манометра, осматривает общее состояние котла. Кроме того я, как старший кочегар вахты, проверяю работу питательных клапанов и в зависимости от показаний водомерных стекол на том или другом котле, открываю или прикрываю соответствующий питательный клапан.

Убедившись в том, что котлы находятся в нормальном состоянии, мы смотрим, как происходит горение в топках.

Каждый вновь заступивший на вахту кочегар производит чистку в котле одной из трех топок, которую ему подготовил для этого сменившийся кочегар. Перед тем, как приступить к чистке топок, мы стараемся форсировать горение в остальных двух: если нужно, подламываем ломом спекшийся в пласт горящий уголь, разравниваем жар, забрасываем свежий уголь. После того, как убеждаешься, что горение в двух топках хорошее, приступаешь к чистке третьей.

Самое главное в чистке — это произвести ее как можно быстрее. Здесь надо постоянно помнить, что чем быстрее вычистишь топку, тем меньше охладишь котел и, следовательно, тем больше сохранишь давление пара, зна-

чит тем меньше тебе придется затрачивать труда в дальнейшем.

Чистка топки у меня и у моих товарищей по вахте занимает обычно 5—6 минут: быстро перегребаешь горящий уголь на одну половину топки, затем подрываешь ломом шлак над колосниками и выгребаешь его из топки. После этого перегребаешь жар на очищенное место решетки и чистишь вторую половину. Затем разгребаешь жар по всей топке и забрасываешь 5—6 лопат свежего угля. И топка готова.

Все остальное время четырехчасовой вахты работаю на трех топках, забрасывая через определенные промежутки времени все новые и новые порции угля поочередно в каждую топку, и по мере надобности шурую.

Трудно сказать, через сколько минут надо проделать ту или иную операцию. Здесь многое зависит и от качества угля, и от того, насколько умело кочегар забрасывает уголь в топку, и от тяги и от многих других причин.

Чтобы не открывать слишком часто топку (так как этим охлаждается котел и создается излишняя нагрузка), очень важно правильно забрасывать уголь в топку.

Сначала подготавливаешь уголь: если он мелкий и содержит много пыли, то смачиваешь его водой, если есть крупные куски — разбиваешь их. Когда уголь приготовлен, открываешь топку и забрасываешь его как можно быстрей. Первые 2 лопаты угля забрасываешь в заднюю часть топки, затем на середину и уже в последнюю очередь бросаешь на переднюю часть топки, причем стараешься забросить уголь в наиболее прогоревшие места.

Наступило ли время забрасывать уголь в топку или нет, определяешь по цвету жара. Забрасывать нужно тогда, когда видишь, что горящий уголь имеет вид белой раскаленной массы. На практике, конечно, глаз определяет это более точно. но для этого нужны опыт и постоянное внимание к порученному тебе делу.

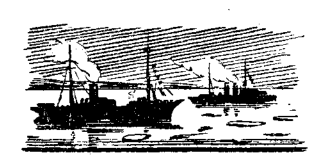
Плавая на «Малыгине» весною этого года на зверобойный промысел, наша вахта в составе кочегаров тт. Надеева, Пестерова и меня дружной работой почти всегда добивалась показания манометров — 12 атмосфер. Редко, когда пар сходил с марки.

Для того, чтобы повысить производительность котлов, и облегчить свой труд, каждый из нас старался достичь этого путем рациональной работы, устраняющей лишние движения, путем глубокого изучения теории и техники своего дела.

От кочегаров с многолетним стажем плавания и из книг мы, молодые кочегары, узнаем, как изнурителен и невыносим был труд кочегара на кораблях в царской России. В условиях же советского строя наш труд стал делом чести, делом славы, делом доблести и геройства.

В навигацию 1939 г. «Малыгину» предстоит пройти сквозным рейсом весь Северный морской путь. Исключительно почетное и ответственное задание выпало на долю коллектива команды «Малыгина».

Стахановской работой всего коллектива мы это задание несомненно выполним.





Жизнь полярных станций

А. КАПИТОХИН

ПОЛЯРНАЯ СТАНЦИЯ ОСТРОВА УЕДИНЕНИЯ



В 1878 г. норвежский капитан Эдвард Иогансен, промышляя морского зверя вдоль западных берегов Новой Земли, 20 июля обогнул мыс Желания и вошел в Карское море. 28 августа он открыл неизвестный остров, названный им островом Уединения. До 1 сентября Иогансен курсировал возле острова, обогнул его, но, опасаясь сильных течений, высадиться на него не решился.

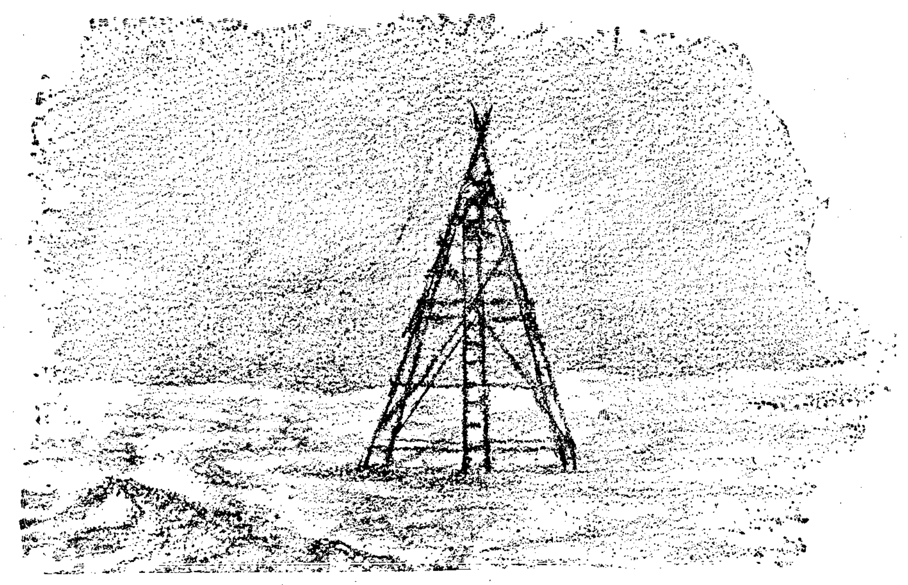
В 1912 г. полярный исследователь Русанов, выйдя из Маточкина Шара и обогнув Новую Землю с северо-запада, взял курс на остров Уединения. Но никаких следов его посещения этого острова не найдено.

Впервые люди высадились на остров Уединения в 1915 г. Это была экспедиция капитана Свердрупа, производившая на шхуне «Эклипс» поиски пропавшей экспедиции Русанова. Перезимовав у острова Скотт-Гансен, Свердруп достиг острова Уединения, обследовал его, но следов экспедиции Русанова не обнаружил. Свердруп поставил на южном берегу знак из плавника и поднял флаг (остатки этого знака были обнаружены в 1934 г. экспедицией на «Седове», а в 1936 г. автором этого очерка).

Но и после этого посещения остров в продолжение 18 лет на всех картах помечался буквами п. с., т. е. положение сомнительно. И действительно, в 1930 г. ледокольный пароход «Седов», а в 1932 г. ледокольный пароход «Русанов» безрезультатно искали остров там, где его определил Иогансен. Только 24 августа 1933 г., во время своего трагического рейса «Челюскин» случайно натолкнулся на него. По распоряжению начальника экспедиции, геодезист т. Гаккель произвел съемку острова и определил его действительные координаты — 77°30′24″ с. ш. и 82°12′12″ в. д. На возвышенной части южного берега челюскинцы сложили небольшой каменный гурий, в котором оставили свои сообщения.

После установления точных координат посещение острова принимает более систематический характер. Вслед за «Челюскиным», в том же году его посетила экспедиция на шхуне «Белуха», а в 1934 г. — на «Седове».

Обе экспедиции обследовали остров и построили свои навигационные знаки — на западном берегу «Белуха», а на южном «Седов».



Навигационный знак, построенный экипажем судна «Белуха» на острове Уединения

Однако, настоящее освоение острова начинается с организации на нем полярной станции. Ледокольный пароход «Садко» 7 сентября 1934 г. завез на остров Уединения первых зимовщиков, постройки и необходимое оборудование.

Иогансен наредкость удачно назвал открытый им остров — Уединения (Одиночество). Этот небольшой клочок земли, затерянный в центре Карского моря, действительно имеет очень одинокий и унылый вид. О величественной суровости Арктики на нем нет и помина: низкий западный берег, не поднимающийся выше 18 м над морем, и совсем плоская песчаная коса, составляющая восточный берег,— не радуют красотой конфигурации взгляда наблюдателя.

Территория острова невелика, всего около 48 кв. км. Он имеет грушевидную форму, вытянутую в широтном направлении. Поверхность его холмистая, пересеченная многочисленными долинами и мелкими распадами, по которым летом бегут мелкие ручейки. Самый большой ручей пробил себе выход к морю на западном берегу, между знаком «Белухи» и строениями станции. Во время бурного таяния снегов он превращается в бурливую речушку, до 15—20 м шириной, и потому носит громкое название «реки» Иогансена. Есть на острове и несколько небольших озер с пресной снеговой водой. Самое большое из них — 60 м длиной, 30 м шириной и до 1,5 м глубиной — находится в километре от станции. Вообще же водные ресурсы острова незначительны. С первыми холодами ручейки замерзают, а зимою промерзают до дна и озера. Больше 9 месяцев в году полярники добывают себе пресную воду из снега и льда.

Почва острова глинисто-песчаная, с примесью большого количества глинистых сланцев, разрушенных в результате выветривания. Среди них встречаются прослойки до 1 м толщиной из черного вещества, по виду напоминающего каменный уголь Подмосковного бассейна. Однако, попытки полярников использовать эту массу в качестве топлива не увенчались успехом — горит она очень плохо и оставляет много золы.

Точно установить происхождение острова до сих пор не удалось. Если судить по геологическому строению западного берега, который постоянно подмывается прибоем и обваливается, то создается отчетливая картина осадочного образования; если же принять во внимание отдельные куски кварца, встречающегося изредка на острове, то приходится склониться к мысли о его вулканическом происхождении. До тех

пор, пока не удастся заглянуть в недра острова, путем бурения, вопрос о его происхождении остается открытым.

Растительность острова необычайно скудна. Наиболее высокая часть его покрыта мхами, в низких местах, возле озер пробивается редкая, невысокая травка и только на две-три недели южные склоны холмов покрываются цветами полярных маков, необычайно яркой окраски. Еще под тонким слоем весеннего снега они начинают свою короткую жизнь, настойчиво тянутся вверх, к солнечным лучам и иногда сплетаются в красивый, разноцветный ковер, но без малейшего запаха.

Животный мир острова также крайне беден. Постоянных представителей его на острове нет совершенно. Лишь с окончанием полярной ночи изредка появляется белый медведь, да и тот больше бродит по льду, охотясь за нерпой. Если же любопытство или голод заставят его выйти на остров, то он большею частью становится добычей полярников. В первый год существования станции было убито 12 медведей, во второй 16. Но такое негостеприимное отношение со стороны полярников к «хозяину Арктики» заставило его подальше держаться от берегов острова и за последние годы блюда из медвежьего мяса не часто попадают в меню полярников.

Отсутствие леминга — кормовой базы песца — исключает возможность его существования и размножения на острове, хотя в зимовку 1935—36 г. неожиданно было обнаружено несколько песцов, очевидно, случайно занесенных со льдом с материка. Восемь штук из них были пойманы зимовщиками. После этого песцы на острове больше не появлялись.

Пернатый мир представлен главным образом чайками. Ни гусей, ни уток на острове не бывает. Чайки прилетают ранней весной, в середине июня кладут яйца и улетают с появлением первого молодого льда на море.

Зимовщики пробовали собирать чаячьи яйца, но после этого количество чаек, кладущих яйца на острове, также заметно уменьшилось.

Рыба в речках и озерах не водится, так как они промерзают до дна. В море возле берегов рыбы также нет. Только после сильного шторма иногда на берег выбрасывается небольшое количество полярной сайки.

Весною на льду появляются осторожные нерпы, а летом и осенью возле берега проходят белухи. Но все это редкие посетители района острова. Самым страстным охотникам больше двух — трех нерп в год добыть не удается.

Море вокруг острова очень неспокойно, даже в полный штиль оно посылает волны на остров, постепенно размывая его берега.

Особенно быстрому разрушению подвержен обрывистый западный берег. Ему приходится испытывать двойной натиск: страшную силу морского прибоя и разрушительное влияние разности температур между водою и вечной мерзлотой. Разрушенные породы западного берега течением относятся к восточному берегу и там отлагаются в виде песчаной косы. Очевидно этим и объясняется грушевидная форма острова.

Безжизненными кажутся и безграничные воды моря вокруг одинокого острова — ни дыма на горизонте от проходящего парохода, ни звука от реющего в воздухе самолета. Остров лежит в стороне от большой дороги — южной трассы Северного морского пути. Только раз в год подходит к острову ледокол с новой сменой полярников и годовыми запасами.

Однако, советские полярники совсем не чувствуют себя оторванными от Большой Земли. Исключительно благоприятные условия для прохождения радиоволн дают полную возможность принимать передачи почти всех радиостанций материка. Поэтому полярники прекрасно осведомлены о всех событиях, происходящих на родине, и живут ее радостями и победами.

Но если по своим природным богатствам остров не представляет большого интереса, то в научном отношении, благодаря выгодному географическому положению, он имеет исключительно важное значение.

Преимущества острова заключаются в том, что он расположен почти в цен-

тре Карского моря и удален от самого близкого и большого участка суши — Новой Земли — на 180 миль. Это положение острова создает благоприятные условия для производства научных наблюдений над метеорологическими явлениями, результаты которых дают истинную, ничем не искаженную картину всех метеорологических процессов, проходящих в центральной части Карского бассейна.

Еще более важны здесь работы по гидрологии, так как Карское море является наиболее труднопроходимым (по ледовым условиям) участком северной морской трассы. «Ледяным мешком» называли его раньше моряки. И действительно, своим суровым режимом оно резко отличается не только от Баренцова моря, но и от моря Лаптевых, хотя расположено западнее последнего. Гидрологический режим Карского моря в основном определяется тремя факторами: количеством тепла, посылаемого солнцем на поверхность моря, морскими течениями, проникающими с северо-запада из Атлантического океана, и количеством пресной воды, поступающей из Оби и Енисея.

Ни одна из станций, расположенных на побережье материка и Новой Земли, не может дать истинной картины процессов, происходящих в центральной части моря, так как каждая из них в значительной степени подвержена влиянию одного из двух последних факторов. Только район острова Уединения свободен от этих влияний, так как опресненные воды Оби и Енисея до него не доходят, они смешиваются с огромными массами морской воды, а северо-западное морское течение также где-то теряется, не доходя до центра.

Эти географические условия острова и определяют объем и профиль научно-исследовательской работы полярной станции — остров Уединения.

В первый год существования станции развернуть научную работу по полной программе не удалось.

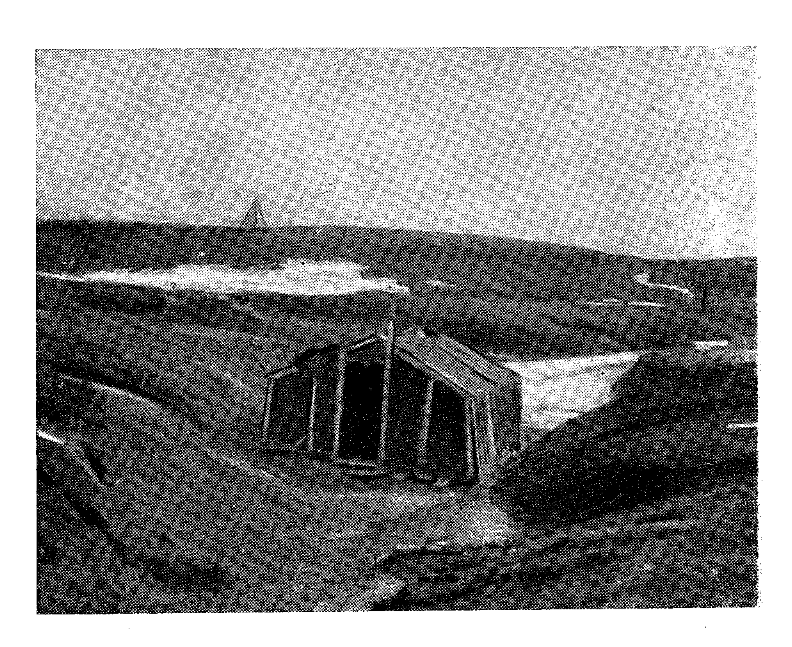
«Садко» во время рейса на остров Уединения попал в тяжелые льды, 45 суток дрейфовал и, освободившись из дрейфа при помощи «Ермака», подошел к острову и спешно произвел выгрузку станции. Из-за такой спешки выгружено было совсем не то, что требовалось для научных работ данной станции: например, выгрузили лабораторию, предназначенную для геологической экспедиции на мысе Оловянном и совершенно не нужную для острова Уединения. В то же время не выгрузили приборов для работ по аэрологии. Со строительными материалами произошло то же самое — выгрузили только сруб одного дома, а материалов для внутренней отделки оказалось настолько мало, что под жилье удалось приспособить меньше половины этого здания.

Плохо обстояло дело и с научными сотрудниками — из 18 человек всего коллектива 9 человек было строителей, 6 человек административно-технических работников и только 3 научных сотрудника, 2 — гидролога и один метеоролог. Поэтому программу научных работ пришлось ограничить только основными наблюдениями по гидрологии, метеорологии и частично по актинометрии.

Подбор научных работников оказался очень удачным, люди были знающие, любящие свое дело и наредкость выносливые, поэтому работа была проделана большая и ценная.

На опыте работы первого года составили программу второго года. Основной упор в ней был сделан на организации систематических научно-прикладных работ по мореведению. Чтобы выполнить эту программу, помимо обязательных для всех станций наблюдений, нужно было составить характеристику постоянных приливо-отливных и дрейфовых течений по данным инструментальных измерений, произвести запись годового изменения гидрологического и ледового режима, испытать технические свойства льда и измерять температуру снега на различных горизонтах в зимний период.

Изучение атмосферных процессов расширилось за счет организации работ по аэрологии, а кроме того, значительно был увеличен объем работ по актинометрии и метеорологии. Штат научных работников во втором году увеличился вдвое — 2 гидролога, 2 аэролога, 2 метеоролога и один рабочий.



Барак, в котором жили зимовщики острова Уединения в 1934 г. до постройки жилого рубленого дома

Для ледовой лаборатории были завезены специальные приборы.

Весь коллектив второй зимовки состоял из 13 человек, среди которых было 2 женщины — врач и метеоролог. Смена зимовщиков была доставлена ледокольным пароходом «Сибиряков» под командой капитана Хлебникова. Хорошо знающий северные моря капитан решил подойти к Уединению не с юга, от острова Диксона, а с севера, в обход мыса Желания. Расчет т. Хлебникова оказался правильным: до самого Уединения «Сибиряков» прошел совершенно чистой водой, в то время как на южной трассе кораблям пришлось бороться с тяжелыми льдами. Выгрузка была произведена полностью и без всякой спешки.

Станция на этот раз была прекрасно снабжена. Впервые на остров были завезены коровы, свиньи, козы и даже куры. Остров стал вполне обжитым и освоенным.

С первых же дней новая смена широко развернула научные работы на воде, на суше и в воздухе. Прекрасно работала связь, все жилые помещения были радиофицированы, в любое время полярники могли коллективно и в индивидуальном порядке слушать передачи материковых станций.

Точный распорядок работ и отдыха, прекрасное питание, систематический медицинский надзор не только гарантировали сохранение здоровья работникам станции, но и улучшение состояния организма.

Еще на Большой Земле, перед отправкой в Арктику, работники полярных станций мыс Желания, мыс Челюскина, мыс Оловянный и остров Уединения условились установить между собою радиотелефонную связь.

Однако, первый телефонный разговор остров Уединения провел с полярной станции мыс Стерлегова. В вахтенном журнале станции от 4 сентября помечено: «сегодня врачом дана консультация по уходу за больным воспалением легких борт-механиком т. Сугробовым, прилетевшим с т. Алексеевым на мыс Стерлегова».

В дальнейшем журнал систематически отмечал настойчивые стремления полярников установить телефонную связь с соседними станциями:

«12 сентября. Установлена телефонная связь с полярной станцией мыс Челюскин».

«18 сентября. В 24 ч. 00 м. производился сначала радиотелефонный-телеграфный разговор с полярной станцией мыс Желания, ставший затем

исключительно телефонным, так как на мысе Желания был введен в строй вновь смонтированный передатчик».

«12 ноября. С островом Русский был радиотелефонный разговор».

Упорно работая над усовершенствованием аппаратуры, а зачастую конструируя новую, полярники постепенно добились блестящих результатов: в феврале телефонные разговоры систематически велись между станциями остров Уединения, мыс Желания, остров Русский и мыс Челюскина.

Техника телефонных переговоров настолько хорошо была освоена, что три станции — остров Русский, мыс Стерлегова и остров Уединения решили совместно отпраздновать день Красной Армии. В 4 часа дня сотрудники станций собрались у себя в кают-кампаниях и включили репродукторы. Сначала был заслушан доклад с Уединения, затем воспоминания участника гражданской войны с острова Русский, приветствия женщин-полярниц со Стерлегова и Уединения и, наконец, художественная часть, состоявшая из музыкальных номеров и декламаций кружков самодеятельности станций. Успех превзошел всякие ожидания. Создалось впечатление, что люди собрались в одном помещении, а не разбросаны среди необъятных ледяных просторов Арктики.

Проведение этого мероприятия имело огромное моральное значение для всех полярников. Было решено провести такое же собрание вторично, приурочив его к одному из революционных праздников.

Стремление установить телефонную связь с соседями охватило почти все станции Карского моря. Возникло соревнование между радистами на лучшую слышимость и быструю настройку.

В совместном праздновании 1 мая уже приняли участие 9 станций: мыс Желания, остров Русский, мыс Стерлегова, мыс Челюскина, Устье Таймыры, острова «Комсомольской Правды», мыс Оловянный, остров Домашний и остров Уединения. Все станции выступили с приветствиями и поделились своими достижениями. В концерте принимали участие самодеятельные кружки пяти станций. Празднование прошло очень удачно: и содержание выступлений было интересное и техника передачи на высоте.

Тов. Кренкель, как старейший полярник и член Совета при начальнике Главсевморпути, дал оценку этому мероприятию. По его мнению, праздник показал, что технические и организационные условия вполне позволяют наладить систематический обмен опытом между всеми станциями Карского бассейна. При территориальной разобщенности станций это безусловно принесет большую пользу в практической работе и окажет благотворное влияние на моральное состояние полярников. Он предложил один раз в шестидневку выпу-



Общий вид полярной станции на острове Уединения

скать радиобюллетень. Это предложение было горячо принято всеми станциями.

Организация выпуска бюллетеня была поручена острову Уединения, так как он был наиболее надежно связан со всеми соседними станциями. Бюллетень состоял из двух разделов: 1) доклад одной из станций о ее задачах, программе работ, о составе работников, научно-техническом и хозяйственном оснащении, о том, что выполнено уже станцией, о ее достижениях и недостатках; 2) хроника выдающихся событий в жизни станций, объединившихся вокруг бюллетеня. Сведения для хроники заранее передавались и сосредоточивались на Уединении.

Радиобюллетень передавался в определенные дни и часы. Коллективы станций собирались в своих кают-компаниях. С острова Уединения по телефону проверяли, все ли станции слушают и качество настройки каждой из них. Затем выступала станция-докладчик с 45-минутным докладом. После доклада другие станции по порядку задавали вопросы.

Докладчик отвечал, начинался короткий обмен мнениями (не более 5 минут для выступающих) и, наконец, передавалась хроника. Так как выпуск бюллетеня был организован весной,— отдел хроники в основном заполнялся материалом фенологических наблюдений, характеризующих наступление весны по отдельным станциям, и сведениями о подготовке к обслуживанию предстоящей навигации.

Первый номер вышел 6 мая с докладом т. Кренкеля о работе вновь открытой станции на мысе Оловянном и о восстановлении законсервированной станции на острове Домашнем. С большим интересом слушали полярники сообщение докладчика о том, как четыре человека наладили работу двух станций, сумев во время зимовки получить новые квалификации.

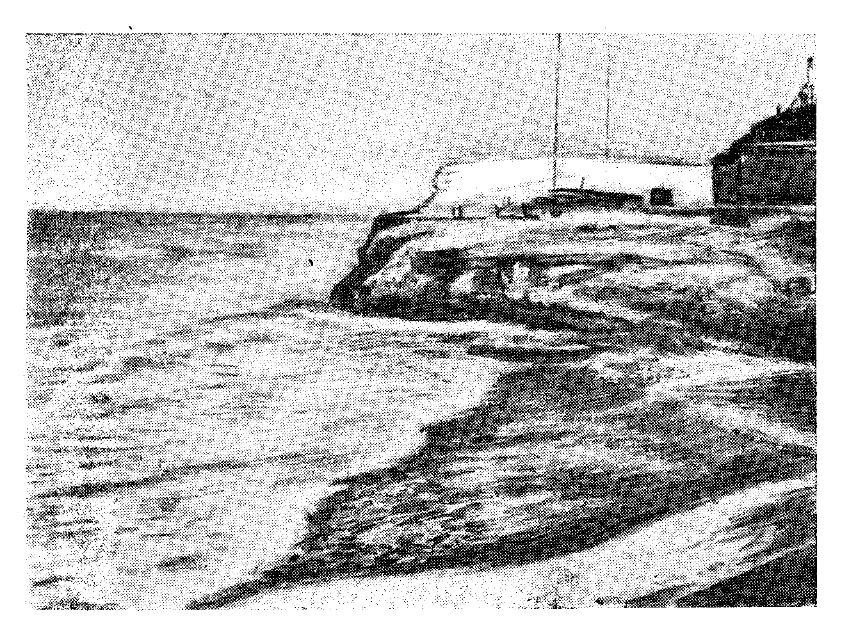
Бюллетень выходил аккуратно каждую шестидневку. Было проведено 12 докладов и 3 внеочередных собрания. На одном из них выступал Герой Советского Союза тов. Водопьянов, остановившийся на мысе Желания при возвращении с острова Рудольфа. На другом обсуждался процесс Семенчука. Третье собрание было посвящено смерти Алексея Максимовича Горького.

Материалы, собранные островом Уединения по выпуску бюллетеня, представляют большой интерес. К сожалению это полезное начинание в последующие зимовки не только не развивалось, но и совсем замерло, так как прежнее вредительское руководство Политуправления душило всякие проявления здоровой инициативы.

На острове Уединения эта зимовка ознаменовалась следующим «событием» — в вахтенном журнале станции 17 июля записано: «в 5 ч. 40 м. у супругов Барышниковых родилась девочка, названная Светланой. Мать и ребенок здоровы». Это был первый случай рождения человека в таких северных широтах. Карина, родившаяся на «Челюскине», может считаться «южанкой» по сравнению со Светланой.

Во время зимовки много пришлось проявить находчивости и изобретательности, чтобы установить новые, специально для Уединения сконструированные научные приборы. Весь коллектив был привлечен к этой работе — одни рыли траншеи для прокладки электрокабеля, другие устанавливали приемные части аппаратуры на крыше дома, третьи монтировали установки в наблюдательской комнате и т. д. До наступления холодов и темноты нужно было совершить несколько выездов в море для производства промеров вокруг острова для проведения суточных станций, промер и съемки лагун, пригодных для посадки самолетов и т. п. Работа велась дружно и плодотворно.

В половине сентября наступил период штормов. Скорость ветра временами достигала 26 м в секунду. Море с огромной силой набрасывалось на обрывистый берег острова. Грохот от ударов волн заглушал разговорную речь. Дом ходуном ходил от сотрясения почвы. Работа метеоролога в такую погоду была очень рискованной, поэтому на метеоплощадку ходили уже вдвоем с подвахтенным.



Берег около полярной станции на острове Уединения в 1936 г.

Полярную ночь станция встретила подготовленной, осенние научные работы были выполнены.

Зима на Уединении не отличается особой суровостью, еле заметная точка суши среди огромного пространства воды не может «делать погоды». Климат острова — это климат моря, хотя и покрытого большую часть времени года льдом. Морозы в 40° довольно редкое явление; иногда даже и зимой бывает оттепель.

Полярный день — самое благоприятное время для работ, связанных с выездами и наблюдениями на открытом воздухе. В это время в доме обычно остаются только повар да служитель, остальные сотрудники заняты работами вне дома.

Планы научных работ были значительно перевыполнены. Была составлена карта дрейфовых течений, характеристика приливно-отливных течений, собран материал для определения постоянных течений и выполнена большая научная работа по ледотехнике, впервые проводившаяся в Советской Арктике. Результаты этой работы в значительной степени дополнили опыты, проведенные в свое время Макаровым на ледоколе «Ермак», и Мальгреном — на «Мод».

Новая смена прибыла на остров Уединения 21 августа 1936 г. на ледокольном пароходе «Сибиряков».

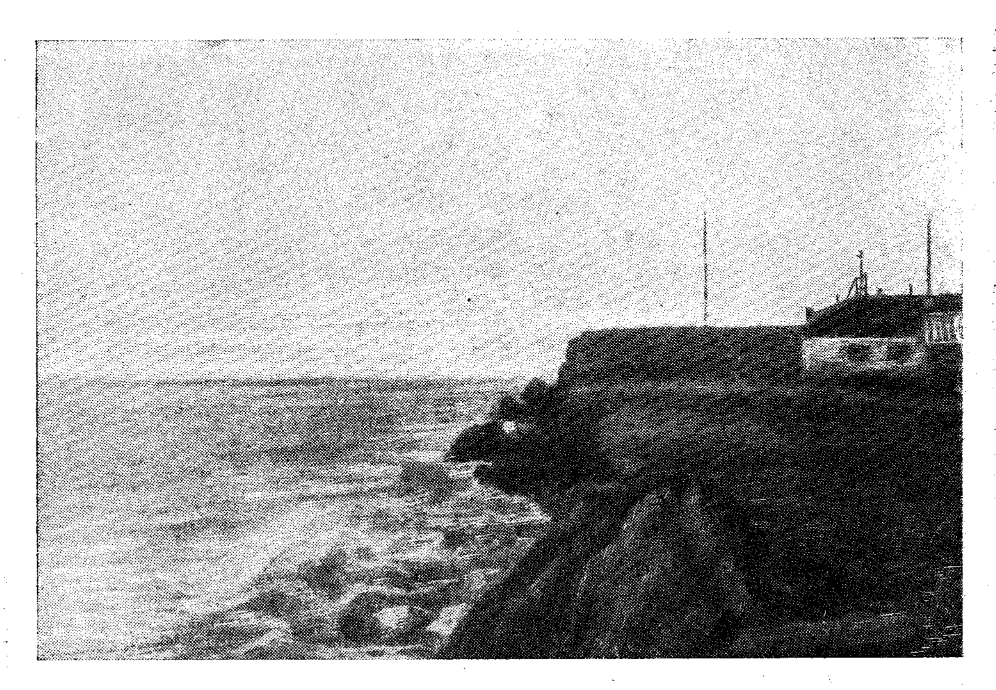
* * *

Пять лет существует полярная станция на острове Уединения. Большая научная работа проделана за это время, богатый материал получен советскими полярниками.

К сожалению, научная обработка и практическое использование этих материалов до сих пор шли очень медленно. Здесь также сказалась вредительская работа орудовавших в Арктическом институте врагов народа. Они держали под спудом ценнейшие материалы, необходимые для практической работы. Наиболее интересная часть этих материалов была ими опубликована в заграничной печати. Все это иногда дезориентировало молодых работников Арктики, стремящихся работать не для «чистой науки», а для скорейшего и практического освоения Северного морского пути.

Ледовая и химическая лаборатория, электроустановки и другие научные приборы на острове Уединения считаются лучшими среди других полярных станций.

В хозяйственном отношении станция также прекрасно оснащена. Кроме жи-



Тот же берег в 1938 г. Из-за обвалов одну мачту пришлось перенести дальше от берега **(см. предыдущую страницу)**

лого дома, там выстроено машинное отделение, баня, склад, скотник, завезен мощный ветродвигатель, а радиотехническое хозяйство настолько богато, что часть его приходится вывозить на другие станции.

К сожалению, площадка для строительства станции была выбрана очень неудачно,— она невелика по размерам, расположена близко к морю и на наносном грунте, который сильными штормами и прибоем постоянно подмывается и обваливается.

Интенсивность разрушения берега особенно сильно сказалась в 1937—38 г., когда расстояние от жилого дома до моря сократилось до 13 м, а мачтовое хозяйство оказалось у самого обрыва, и его пришлось переносить дальше от берега. Для остальных сооружений станции эта угроза не уменьшилась. В текущем году дом будет перенесен вглубь острова метров на 50. Но это в лучшем случае гарантирует от новой передвижки года на 2, на 3. Уже теперь встает вопрос о переносе всего хозяйства станции с западного берега на южный (на расстояние около 8—9 км), состоящий из пород, трудно поддающихся разрушительному действию моря.

Перенос станции дело очень хлопотливое и дорогостоящее, так как помимо затрат, вызываемых разборкой и сборкой сооружений и транспортировкой их, приходится еще вести годичный цикл параллельных наблюдений на новом и старом месте с тем, чтобы привести показания научных приборов к сравнимым данным и сохранить преемственность научных работ с начала основания станции.

К сожалению, подобные переносы у нас далеко не единичные явления: в одном месте приходится переносить станции из-за угрозы разрушения зданий, в другом — из-за плохой видимости горизонта моря, в третьем — из-за местных условий, искажающих показания научных наблюдений (микроклимат) и т. п. Все это говорит о том, что сеть полярных станций строилась без всякой предварительной разведки местности, без заранее разработанного плана. Пересмотр дислокации этой сети, исправление допущенных в прошлом ошибок — первоочередная задача Управления полярных станций в Третью Сталинскую Пятилетку.



Русские путешественники и исследователи Арктики

В. ЕСИПОВ

ПЕРВАЯ РУССКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ НА НОВУЮ ЗЕМЛЮ

(ПЛАВАНИЕ ФЕДОРА РОЗМЫСЛОВА В 1768—1769 гг.)



Заселение русскими европейского севера — Кольского полуострова, побережья Белого моря и Печерского края — ведет свое начало со времени глубокой древности. Первоначальным колонизатором этих территорий был Новгород Великий, который к XI—XII векам сложился в мощное торговое государство. Он был заинтересован в увеличении торговых оборотов с западом, за счет богатств севера.

Известно, что еще в XI и XII веках новгородцы ходили на Печору и Югру (северный Урал). Затем начали основываться по берегам рек и в устьях их на морском побережье промысловые фактории с постоянным русским населением. К началу XV века побережье Белого моря было уже заселено русскими. В XVI столетии постоянные русские поселения появились на Кольском полуострове; они начали возникать и в наиболее отдаленном от Новгорода суровом Печорском крае. Известно, что еще в конце XV столетия в устье Печоры новгородцами был заложен Пустозерский острог.

Новгородцы шли на север речными путями на лодках («ушкуях»), которые перетаскивались через водоразделы волоком. Выйдя на морское побережье, новгородцы постепенно привыкали к морю и учились плавать по нему, в конце концов превратившись в отважных мореходов. В XVI столетии в Белом и Баренцовом морях были широко развиты судоходство и морской промысел.

В поисках морского зверя русское прибрежное население все далее и далее проникало на Север.

Во второй половине XVI века русские уже хорошо знали Новую Землю, о чем свидетельствуют и показания иностранцев, посещавших в это время северное побережье России и Новую Землю.

Английский мореплаватель Стефан Берроу, побывавший в 1556 г. на Новой Земле, в своих записках говорит о том, что у острова Междушарского (на юго-западе Новой Земли) он встретил 4 больших русских лодки. От начальника одной из этих лодок Лошака Берроу получил много ценных сведений о Новой Земле и о пути к реке Оби. Между прочим, Лошак сообщил, «что на Новой Земле находится, как он думает, самая высокая гора в мире и что Большой Камень (Уральские горы.— *В. Е.*),

находящийся на Печорском материке, не идет в сравнение с этой горой» [1].

В самом конце XVI столетия голландская экспедиция Баренца, по имени которого называется теперь Баренцово море, встречала на Новой Земле многочисленные следы, оставленные там русскими в виде деревянных крестов, развалин изб, выброшенных на берег лодок и пр. После зимовки в Ледяной Гавани, во время которой умер Баренц, оставшиеся участники экспедиции встретили у острова Междушарского две русские ладьи с командой в 30 человек, которые и оказали голландцам помощь.

В 1894 г. в журнале «Землеведение» был опубликован текст интересного документа, относящегося к началу XVII века, из которого мы приведем здесь следующий отрывок: «В лето 7113 (1605) во граде Самаре был человек поморенин именем Афанасий, рождение его за Соловками на усть Колы. И он сказывал про многие морские дивные чудеса, а про иные слыхал. И ездил он по морю на морских судах 17 лет, и ходил в темную землю, и тамо тьма стоит, что гора темная; издали поверх тьмы тоя видеть горы снежные в красной день; в ту землю ездил верст с пятьдесят; и тамо без свеч ничего не видеть, что осенняя ночь темная...» [2]. Можно предположить, что «темная земля», на которую ходил помор Афанасий, есть Новая Земля.

Более полные данные сохранились о некоторых посещениях Новой Земли русскими промышленниками в XVIII веке. Так, известно, что в самом начале этого столетия мезенский кормщик Федор Ипполитов Рахманин провел на Новой Земле 26 зим и 5 раз ходил морем в Енисей и обратно. Известный в истории полярных исследований олончанин Савва Лошкин около 1760 г. обошел вокруг Новую Землю и провел две зимы на ее восточном побережье.

Таким образом, русские регулярно посещали Новую Землю еще задолго до того, как побывали там западно-европейские путешественники. Но об этих замечательных русских плаваниях не осталось письменных памятников, а сохранились лишь отрывочные, случайно записанные устные сказания.

Из-за отсутствия письменных свидетельств о посещениях русскими Новой Земли, в правительственных и общественных кругах России в XVIII столетии в сущности ничего не знали об этом острове и поэтому, когда надо было провести какое-либо мероприятие, связанное с этим островом, обычно прибегали к допросу бывалых людей. Наши архивы сохранили не мало протоколов таких допросов. Иногда при этом сообщались и фантастические сведения о Новой Земле. Так, например, долгое время существовала легенда о нахождении серебра в губе Серебрянке на поверхности земли в виде «некоторой накипи» [3]. С другой стороны, многие топографические данные Новой Земли, о которых хорошо знали поморы, не были известны ни русскому правительству, ни русской науке, а иногда память о них постепенно терялась и среди самого населения. О существовании пролива Маточкин Шар, пересекающего Новую Землю, русским мореходам было известно еще в XVI веке. Но во второй половине XVIII века морские власти в Петербурге и в Архангельске ничего не знали об этом проливе [4]. Плавание Розмыслова, как увидим ниже, главной

---

[1] См. русский перевод описания путешествия С. Берроу в книге: Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке. М.—Л., 1938, стр. 107.

[2] Неизвестное русское сказание начала XVII в. легендарно-географического характера (Доставил М. И. Соколов).— Землеведение, 1894, книжка 2, стр. 95—98.

[3] В 1757 г. директор Шуваловской Сальной конторы, в ведении которой находился в то время морской звериный промысел на Севере, послал кормщика Афанасия Юшкова для розысков серебра в губу Серебрянку, но в пути на Новую Землю Юшков умер.

[4] В приложенной к статье М. В. Ломоносова «Краткое описание разных путешествий по северным морям, и показание возможного проходу Сибирским океаном в восточную Индию» (написана в 1763—1764 гг.) карте Новой Земли, Маточкин Шар не показан.

своей целью имело проверку факта существования Маточкина Шара [5].

II

В 1763—1764 гг. под влиянием гениального русского ученого Михаила Васильевича Ломоносова в России пробудился интерес к возможности прохода «Сибирским океаном в восточную Индию». По инициативе Ломоносова в 1764—1766 гг. была организована экспедиция под начальством капитана В. Я. Чичагова, который должен был пройти сначала на Шпицберген, затем через Полярный бассейн в Северную Америку, а оттуда к Берингову проливу. Плавание Чичагова оказалось неуспешным и он, достигнув к западу от Шпицбергена широты 82°26′, вынужден был возвратиться в Архангельск.

Плавание Розмыслова на Новую Землю в 1768—1769 гг., предпринятое вскоре же после экспедиции Чичагова, чрезвычайно слабо освещено в полярной литературе. Между тем, по справедливому замечанию известного исследователя Новой Земли Литке, плавание Розмыслова... «живо напоминает нам мореходцев XV и XVI века; мы находим в нем те же малые средства, употребленные на трудное и опасное предприятие; ту же непоколебимость в опасностях; ...ту же решительность, которая исключает все мысли, кроме одной — как вернее достигнуть до предпоставленной цели».

В 1898 г. в архиве Казенной палаты г. Архангельска был случайно обнаружен подлинный судовой журнал Розмыслова, который он вел во время плавания на Новую Землю и во время зимовки там, а также дело об организации этой экспедиции. Найденные документы дали возможность более близко к действительности осветить причину плаваний Розмыслова на Новую Землю в 1768—1769 гг. [6].

История организации экспедиции Розмыслова рисуется в таком виде.

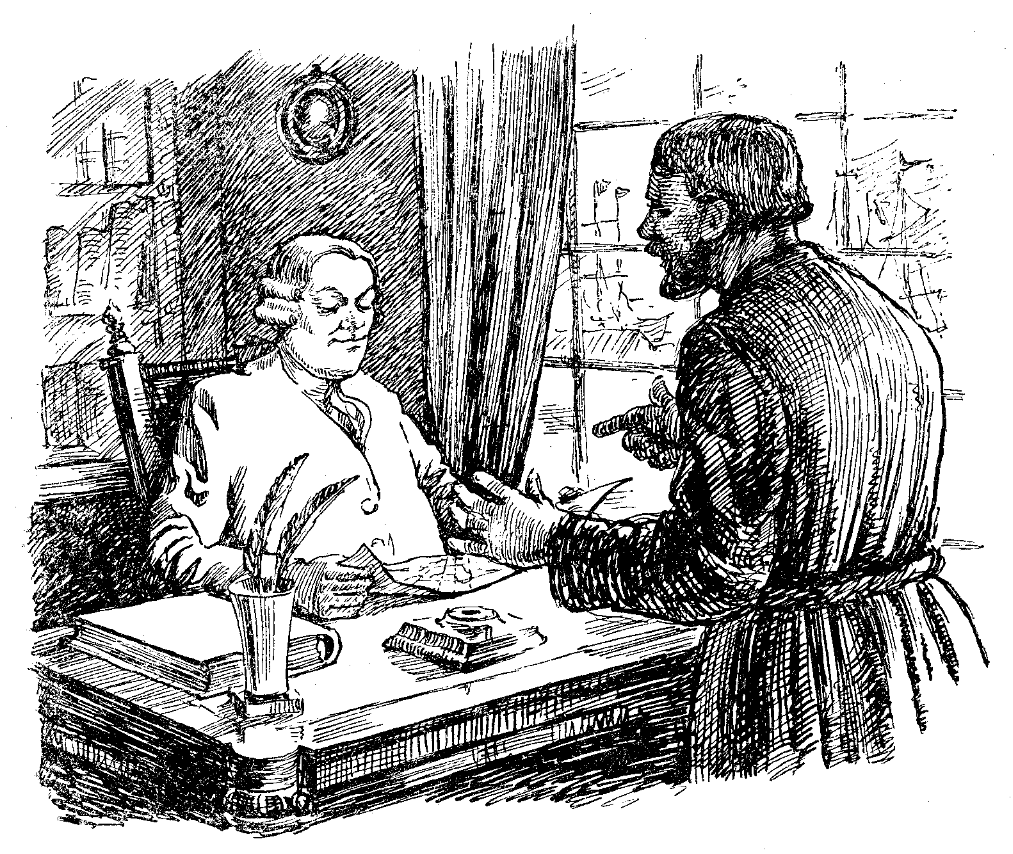
10 октября 1767 г. к Архангельскому прокурору Нарышкину (временно исполнявшему обязанности Архангельского губернатора) явился крестьянин Двинского уезда Яков Чиракин, который заявил, что «прошлого 766 году в июле месяце был он посылан от архангелогородского купца Антона Бармина с прочими работниками девятью человеками на судне кормщиком на состоящую в Белом море [7] Новую Землю для лова зверей, где находился даже сентября до 1 числа 767 году, в которе время тогдашним летом одним небольшим проливом в малом извозном карбасу оную Новую Землю проходил поперек, насквозь на другое называемое Карское море два раза, откуду и возвращался в Белое море тем же проливом и оному месту снял он своеручно план».

Нарышкин живо заинтересовался заявлением Чиракина и переслал его в Контору Архангельского порта для рассмотрения и отзыва. Однако Контора порта, справившись с имевшимися картами Новой Земли, отнеслась с недоверием к заявлению Чиракина, но тем

[5] Первым печатным описанием Новой Земли являются статьи Вас. Вас. Крестинина «Географическое известие о Новой Земле полунощного солнца», напечатанное в «Новых Ежемесячных Сочинениях», издаваемых Академией Наук, за 1788—1789 гг. (части XIX и XXXI), в которых автор использовал показания кормщиков Ив. Шухобова, Фед. Рахманина (о котором мы упоминали выше) и Ив. Откупщикова, много раз посещавших Новую Землю и неоднократно зимовавших на ней.

[6] См. об этом: Н. Чулков. Экспедиция на Новую Землю под начальством Розмыслова в 1768—1769 гг.—Архангельские Губернские Ведомости. 1898, №№ 43, 45. 46, 48, 51, 79 (эта статья в том же году была издана отдельной брошюрой). Обнаруженный в Архангельске журнал Розмыслова в настоящее время хранится в Публичной библиотеке в Ленинграде. Он носит такое заглавие: «Журнал содержащейся на волном судне купца Антона Бармина 1768 года штерманом Федором Розмысловым вследствие от города Архангельска до Новой Земли и проливу Маточкину Шару, которым проходил сквозь на Карское море, а в 1769 году к городу Архангельскому возвратился».

[7] В XVIII веке под «Белым морем» часто подразумевалась акватория, занимающая Баренцово и Белое море. Впрочем в официальных документах в конце этого века Белое море иногда именовалось «Белым заливом» Северного Ледовитого океана.



...Нарышкин живо заинтересовался заявлением Чиракина»

Рис. худ. Е. Протопопова

не менее сообщила о его открытии в Петербург в Коммерц-коллегию и Адмиралтейств-коллегию. Последняя также недоверчиво отнеслась к словам Чиракина, и на этом дело бы и закончилось, если бы не Нарышкин, который убедил архангельского губернатора Головцына принять меры к организации экспедиции на Новую Землю для исследования открытого Чиракиным пролива [8]. Повидимому, во время обсуждения этого вопроса Головцыным и Нарышкиным у них явилась мысль использовать судно купца Бармина, послав на нем штурманов для описи пролива. Получить же специальное казенное судно для плавания на север они, повидимому, не надеялись, тем более, что не прошло и двух лет после неудачной экспедиции Чичагова.

Запрошенный губернатором Бармин сообщил, что на будущий год (т. е. 1768) он намеревается послать судно с тем же Чиракиным на Новую Землю. Повидимому в планы Бармина входило разыскать на Новой Земле залежи серебра [9], о чем, как мы уже говорили, давно ходили слухи среди поморского населения, хотя из обнаруженного в 1898 г. дела этого и не видно. Весьма возможно,

[8] Архангельский прокурор Василий Нарышкин, печатавшийся в тогдашних литературных журналах, входил в организованное в Архангельске в 1759 г. В. В. Крестининым и А. И. Фоминым (впоследствии членами-корреспондентами Академии Наук) «Общество для исторических исследований», поставившее себе целью собирание документов по истории северного края. Общество это, явившееся одной из первых краеведческих организаций в России, просуществовало менее десяти лет, так как начальство, в частности и губернатор Головцын, косо смотрело на его деятельность, а членов его упрекали в отступничестве от православия, называли «франкмасонами» и пр.

[9] В литературе, особенно старой, укоренился взгляд, что основной целью экспедиции Розмыслова являлись поиски серебра на Новой Земле.

что такие планы у Бармина и были, так как Чиракин рассказывал Розмыслову, что на южном берегу Маточкина Шара есть небольшой камень необыкновенной красоты, искрящийся на солнце всеми цветами радуги.

Получив согласие Бармина взять на судно партию для исследования пролива на Новой Земле, Головцын подал докладную записку Екатерине II, прося у нее разрешения откомандировать штурмана, подштурмана и нескольких матросов для плавания на Новую Землю и отпустить необходимые на их содержание средства. Вскоре же из Петербурга было получено соответствующее разрешение, так как там, повидимому, рассудили, что новая полярная экспедиция обойдется дешево, результаты же ее могут оказаться весьма ценными.

Получив благоприятное сообщение из Петербурга, Головцын приступил к организации экспедиции на Новую Землю и предложил Конторе архангельского порта откомандировать для этой цели штурмана, подштурмана и двух матросов. Портовая контора назначила в плавание на Новую Землю находившихся в ее распоряжении штурмана подпоручеческого ранга Федора Розмыслова (которому еще ранее было поручено рассмотреть план пролива, составленный Чиракиным), подштурмана Матвея Губина и матросов первой статьи Александра Кустова и Ивана Казимерова. Со стороны Бармина в состав экспедиции входил кормщик Яков Чиракин и 9 матросов из крестьян Архангельской губернии. Таким образом, весь состав экспедиции был представлен 14 участниками. Главное начальство над экспедицией было поручено Розмыслову, который однако не обладал всей полнотой власти, так как не мог, например, направить судно в Карское море иначе, как «склоня (к этому) пристойным образом кормщика и работников»[10]. Несмотря на такое двусмысленное положение Розмыслова в экспедиции, в его журнале ни разу не упоминается о каких-либо недоразумениях с людьми Бармина или вообще с кем-либо из участников экспедиции.

Вскоре Бармин заявил, что «назначенное им на Новую Землю для промыслу зверей[11] судно к вояжу во всякой готовности состоит». Какова была «готовность» этого судна, выяснилось вскоре же после выхода Розмыслова из Архангельска в море. Судном этим была кочмара[12] — обычный тип судов в то время, на которых промышленники выходили на промысел рыбы и зверя. Называлось оно «Корчмарь»[13].

В инструкции, полученной Розмысловым от Головцына, ему поручалось произвести описание и промеры в Маточкином Шаре и, если будет возможно, выйти в Карское море, дойти до устья Оби и подняться по этой реке вверх насколько возможно. Одиннадцатый параграф этой инструкции гласил следующее:

«Как не безъизвестно вам, что со стороны Российской Империи об открытии пути в Северную Америку многие опыты с великим казенным иждивением чинены и предприемлимы были, но оные и поныне остались еще без желаемого успеху, то егда вы за пролив с Новой Земли в Карское море прибудите, то вы оставьте, по широте места соображая, положение по карте моря, примечания своего сделать, не будет ли способов впредь испытать с того места восприять путь в Северну Америку, чтоб льды тому не воспрепятствовали,

[10] Из инструкции, данной губернатором Головцыным Розмыслову.

[11] Отсюда видно, что формальным, по крайней мере, поводом к посылке Барминым судна на Новую Землю был звериный промысел.

[12] Кочмара, кочерма, коча, кочьман (норвежское) — трех-мачтовое судно длиною 8—10 м и грузоподъемностью до 11,5 тонн. Это древний тип судна, сходный с русской ладьей; шпангоуты его крепились с наружной стороны можжевеловыми вицами или пеньковыми веревками.

[13] Название судна, на котором плавал Розмыслов, обычно не упоминается при описании его плавания, но в напечатанном в 1820 г. извлечении из журнала Розмыслова (Записки Гос. Адмиралтейского Департамента, ч. IV, стр. 379—391, см. также: Сын Отечества, ч. LXI, № 17, стр. 185—195) это судно названо «Корчмарь».

что все вам, по своему благоразумию и имея довольное в мореплавании искусство, когда Господь вас благополучно возвратит, и подать ко мне писменно».

Таким образом, главной задачей Розмыслова было попытаться открыть морской путь через Маточкин Шар к востоку до Оби, а если возможно, то и далее — до Берингова пролива.

В качестве второстепенной задачи инструкция поручала Розмыслову «...сколько возможно... осмотреть в тонкости (на Новой Земле.— *В. Е.*), нет ли каких руд и минералов, отличных и неординарных камней, хрусталя и иных каких куриозных вещей, соляных озер и тому подобного, и каких особливых ключей и вод, жемчужных раковин, и какие звери и птицы в тамошних водах, морские животные водятся, деревья и травы отменные и неординарные и тому подобных всякого рода любопытства достойных вещей и произращений натуральных... Изо всех вещей привезть пробы и о количестве их показать в рапорте». Эта часть инструкции свидетельствует о том, что о природе Новой Земли в те времена почти ничего не знали.

III

Розмыслов вышел из Архангельска 21 июля 1768 г. и направился к Семи Островам[14]. Отстаиваясь по пути от сильных штормов, Розмыслов вошел в устье р. Харловки лишь 9 августа. На этом переходе кочмара дала течь и Розмыслов вынужден был вытащить судно на берег и по возможности отремонтировать его. О том, что представляла собой кочмара Бармина, Розмыслов в одном месте своего журнала говорит: «Наше судно противными ветрами ходить совсем необыкло; неспособность оного известна и ничего доброго надеяться не можно; сложение оного не дозволяло ня на парусах ходить против ветра, ниже лавировать, ниже дрейфовать; когда оное имеет ветр с кормы, то большой парус нарочито способствует; но если ветр переменился и стал противен, то должно подымать другой малый курс и возвращаться назад».

14 августа, сделав запас воды, дров и рыбы, Розмыслов вышел в открытое море и после тяжелого бурного плавания приблизился к берегам Новой Земли. 24 августа он кинул якорь в заливе Бритвина (Пуховом) у мыса Базарного, а 27 августа вошел в Маточкин Шар, где и остановился по западную сторону острова Панкова. Вести кочмару далее по проливу Чиракин отказался, мотивируя это тем, что он ходил по проливу лишь в мелкосидящем карбасе.

По прибытии в Маточкин Шар, Розмыслов тотчас же приступил к измерениям его глубины с карбаса, а Губина послал делать опись берегов пролива. Работая на карбасе, Розмыслов 12 сентября дошел до восточного устья Маточкина Шара и увидел Карское море, до горизонта свободное от льдов. Сначала он было решил попытаться выйти, согласно инструкции, в Карское море, но, приняв во внимание плохие качества своей кочмары, отказался от этой попытки.

Между тем приближалась зима. Розмыслов начал искать место для зимовки. Наиболее удобной для этого оказалась губа Белужья в Маточкином Шаре, расположенная недалеко от восточного устья, на северном его берегу. Так как взятый из Архангельска сруб был мал для всей команды экспедиции, то Чиракин разобрал и погрузил заблаговременно на судно избу, стоявшую у западного устья Маточкина Шара, построенную неизвестными промышленниками.

18 сентября Розмыслов перешел с судном в губу Белужью и стал на якорь в небольшом заливе, названном им из-за обилия морского зверя Тюленьим. Здесь он поставил избу, привезенную из Архангельска, другая же изба была поставлена на Дровяном мысу, ближе к Карскому морю, но на южном берегу пролива. Розмыслов поселился в Белужьей губе, а Губин и Чиракин на Дровяном мысу. Команда разделилась на две части.

[14] В те времена среди новоземельских кормщиков существовал обычай начинать плавание к Новой Земле обязательно от Семи Островов.

1 октября замерз Маточкин Шар вплоть до Карского моря, а через пять дней покрылось льдом и само Карское море. 12 ноября наступила полярная ночь.

Зимовка проходила в тяжелых условиях. Вот как говорит об этом сам Розмыслов: «Зима происходила весьма крепко морозна, снежна и вихревата; ветры беспрестанные дули почти все от NW, снеги весьма глубоки, так что жилище наше занесено было двойным снегом, сколь оная высоту имела, и беспрестанная ночь при нас находилась ноября первого по февраля по первое число; и так в помянутых трех месяцах мы уже не находили света нимало и думали протчии, что уже не лишились ли мы дневного света на веки. И так мы в оной пустыне продолжая время свое весма в худом здоровье, ибо беспрестанной был дым от отопления и по согрении сверху всегдашняя была капель и холод, для пропитания воду получали от снега, которая приносила нам великое удушье и кашель; и для прохаживания людям, за вышеописанными снегами, имели время малое».

В конце октября начались заболевания цынгой. К новому году (1769) больных были три человека. 28 ноября умер Чиракин.

Солнце появилось 4 января, и вскоре среди людей Розмыслова вновь начала свирепствовать цынга. К концу мая умерло два промышленника, а один погиб во время пурги, охотясь на оленей. 28 мая Розмыслов перевел всех больных в свою избу, чтобы способнее было ходить за ними.

Несмотря на тяжелые условия зимовки, Розмыслов все время вел метеорологические наблюдения и аккуратно делал записи в своем судовом журнале. Между прочим, 23 декабря Розмыслов наблюдал лунное затмение, а 28 апреля им отмечен сильный дождь с градом величиной с «фузейную» пулю.

Со 2 июня Розмыслов возобновил по льду опись Маточкина Шара и измерение его длины. В это время экспедицию постигло несчастье: в первой половине июня умерло еще два промышленника, а в июле матрос Казимеров.

Маточкин Шар начал освобождаться ото льда около половины июля. Кочмара во многих местах сильно протекала; по два раза в сутки из нее отливали воду. Пришлось вытянуть ее на берег насколько было возможно и отремонтировать с помощью имеющихся средств. «Гнилые» места вырубали и заделывали их, заполняя пустоты оригинальным цементом — «густою глиною, смешанною со ржаными отрубями», а в иных местах только конопатили. Однако и после ремонта течь кочмары «не весьма успокоилась».

14 августа Маточкин Шар и Карское море у берегов очистились ото льда и Розмыслов решил попытаться дойти до Ямальского полуострова, как это предписывалось ему инструкцией.

Экипаж кочмары состоял теперь всего лишь из пяти матросов, самого Розмыслова, к этому времени заболевшего, и Губина (семь человек умерло еще во время зимовки). Из пяти оставшихся в живых матросов один был болен. Так закончилась зимовка Розмыслова, продолжавшаяся 328 дней — с 20 сентября 1768 г. по 14 августа 1769 г. и стоившая 7 человеческих жертв.

На расстоянии 35 миль от Маточкина Шара 15 августа кочмара Розмыслова встретила тяжелый непроходимый лед. Судно повредило льдами и оно дало течь... «чего для согласно положили, дабы с худым судном не привесть всех к напрасной смерти, повернуть по способности ветра к проливу Маточкину Шару». На другой день в тумане с кочмары увидели берег Новой Земли и в нем разлог, ошибочно принятый за вход в Маточкин Шар. Как оказалось потом, это был залив к северу от Маточкина Шара, которому Розмысловым было дано название «Незнаемой заливы». Простояв здесь из-за плохой погоды до 17 августа, Розмыслов с попутным ветром пошел к Маточкину Шару. По пути туда умер еще один промышленник — восьмой по счету; он был похоронен в море. Войдя в Маточкин Шар и пройдя по нем до западного его устья, Розмыслов стал на якорь вблизи

речки Маточки. Кочмару необходимо было опять чинить, так как после встречи со льдами она стала сильно протекать и совсем не годилась к плаванию в открытом море. Все приуныли,— грозила вторая зимовка, которой никто бы не перенес.

К счастью для Розмыслова, к месту его стоянки вскоре пришла ладья помора Макара Водохлебова под управлением кормщиков Лодыгина и Ермолина с промысла из залива Митюшихи. Видя скверное состояние кочмары Розмыслова, и притом с больной командой, эти люди уговорили его бросить свое судно и перейти к ним на ладью для следования в Архангельск. После некоторого колебания Розмыслов вынужден был согласиться на их предложение «...ибо уже на утлом судне чрез обширность моря пускаться не можно, которое по закону приговорено, что можно получить самовольную смерть и назваться самоубийцами».

6 сентября Лодыгин и Ермолин вышли из Маточкина Шара, захватив с собой шесть человек оставшихся в живых из экспедиции Розмыслова. В пути ладья встретила лед и чуть было не погибла. Наконец, 13 сентября пришли к Семи островам, где Розмыслов произвел кое-какие промерные работы, а 20 сентября в 9 часов утра ладья стала на якорь в Соломбальской верфи.

Возвратившись в Архангельск, еще не оправившийся от болезни Розмыслов приступил к составлению отчета о своем плавании на Новую Землю. В конце 1769 г. Розмыслов представил архангельскому губернатору Головцыну следующие карты и журналы: 1) «Карта от Лапланского берега Семи островов к Новой Земле плаванием по румбам проведенными пунктирами»; 2) «Карта, увеличенная вчетверо для лутчаго рассмотрения в проливе Маточкин Шаре глубин с частью Новой Земли»; 3) «Журнал мореплавания от Семи островов, лежащих в Лапланском берегу к Новой Земле»; 4) «Журнал береговой описи от реки Медвянки к устью Карского моря до мыса Быка южным берегом»; 5) «Малые карты взяты с виду заливы, лежащей в Лапланском берегу девятого становища с промером глубины в полную воду в футах»; 6) «В том же берегу островов с промером глубин в малую воду в футах».

Из приведенного выше описания экспедиции Розмыслова видно, что с теми средствами, которые у него имелись, плавание его было обречено на неудачу. Тем не менее, благодаря мужеству и упорству Розмыслова и его спутников, все что было в их силах, они сделали.

Прежде всего Розмыслов впервые установил наличие пролива, разделяющего Новую Землю на два острова, что впоследствии сыграло огромную роль в деле освоения морского северного пути. По оценке специалистов Розмысловым была сделана очень хорошая съемка Маточкина Шара. Почти до самого последнего времени данные Розмыслова служили основными материалами для построения карты этого пролива.

Розмыслов произвел также ценные метеорологические наблюдения, сделав значительный вклад в историю изучения климата Новой Земли.

Розмыслов не только первый гидрограф Новой Земли, но и первый ее естествоиспытатель, так как в сущности он впервые доставил основанные на личных наблюдениях сведения о животном и растительном мире Новой Земли и отчасти по ее геологии. О живой природе Новой Земли Розмыслов записал у себя в журнале следующее: «...По тем же горам находится несколько озер пресных вод и имеют в себе мелкую рыбу ...Находятся стадами много диких оленей, которые там плодятся, и видно, что оные кормятся растущими там мхами; также бывают песцы и бегают волки и ходят белые морские медведи. К весне прилетают дикие гуси, чайки и мало число гафок [15] и другие мелкие птицы, рыбою питающиеся. В водах животные звери белуги и раз-

[15] Гафки, гагки — гаги. Кроме этого вида в Маточкином Шаре в большом количестве встречается также гага-гребенушка.



Развалины избы Розмыслова на Дровяном мысу в 1881 г.

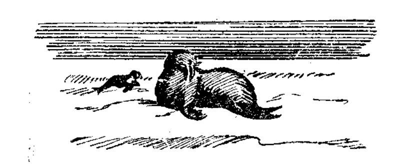
ных родов тюлени множество стадами в осени находятся; моржей весьма редко...»

* * *

О жизненном пути Розмыслова имеется очень мало данных. Неизвестно, когда и где он родился, кто были его родители. В послужном списке Розмыслова, опубликованном в «Общем морском списке» (часть II, Спб., 1885, стр. 355), отмечены лишь следующие служебные вехи его жизни: в 1740 г. поступил в Морскую Академию учеником; в 1744—1756 гг. ежегодно находился в кампаниях в Балтийском море и сделал 4 плавания из Кронштадта в Архангельск и обратно; в 1747 г. произведен в подштурманы, в 1749 г.— в штурмана унтер-офицерского ранга, а в 1760 г.— в штурмана подпоручеокого ранга.

Розмыслов утонул в Финском заливе через два года после своего возвращения с Новой Земли при крушении гальбота, на котором он служил.

В 1897 г. два английских туриста Пирсон и Фейльден при посещении Новой Земли случайно нашли развалины изб Розмыслова и Губина. Возле избы Розмыслова (в Тюленьем заливе) ими была обнаружена могила Чиракина с хорошо сохранившимся скелетом и могилы прочих спутников Розмыслова.



Н. БАШМАКОВ

ИЗ ПРОШЛОГО НОВОЗЕМЕЛЬСКИХ ЗИМОВЩИКОВ



На берегах Новой Земли встречаются многочисленные кресты — ветераны на полуразрушенных могилах, которые являются безмолвными памятниками страданий и смерти многих русских людей, на протяжении веков упорно и отважно стремившихся на далекий Север.

В прошлом новоземельских зимовщиков насчитывается не мало трагедий, причиной которых были условия того времени, когда ради грабительской наживы кучки тунеядцев, приносилась в жертву жизнь трудящихся. Капиталисты — предприниматели, снаряжавшие артели зверобоев на Новую Землю, не проявляли заботы о мало-мальски сносных условиях жизни и быта зимовщиков и обрекали их сплошь и рядом на гибель, не неся за это никакой ответственности.

Яркой иллюстрацией этого является одна из трагедий, свершившаяся на Новой Земле в начале XX столетия.

В сентябре 1909 г. купец Д. Н. Масленников, имевший на севере зверопромышленные предприятия, основал на западном берегу Новой Земли в Мелкой губе (широта 74°) вольный [1] поселок. Он поселил в нем трех русских промышленников: Н. Я. Кулебякина, Ф. В. Холопова, А. К. Павловского и ненца Петра Осокина с женой и двумя сыновьями. За старшего на зимовке остался Кулебякин.

Артель устроилась в одной из изб, построенных еще в 1838 г. Циволькой.

Продукты и все снаряжение артель получила от Масленникова, обязавшись за это промышлять из половинной доли с ним.

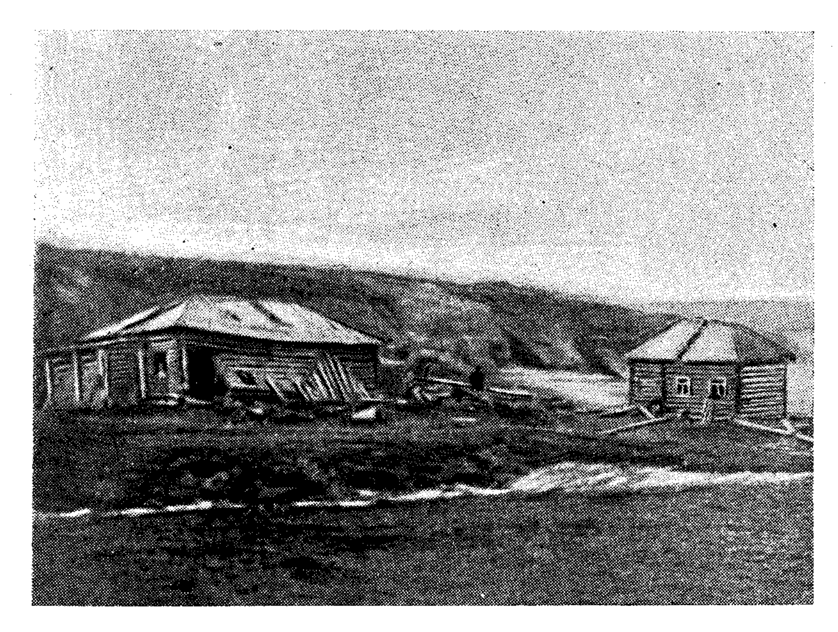
В июне 1910 г. пароход того же Масленникова «Николай» вышел на Новую Землю к зимовщикам. Около полуночи 6 июля пароход встал на якоре против поселка. Несмотря на вызовы гудками никто из домика не показывался. Только лай собаки доносился с берега.

— Верно спят,— подумали на судне.

Однако каждым овладевало беспокойство за судьбу зимовщиков и все торопились попасть на берег.

«Все как осенью, так и теперь,— пишет очевидец,— снасти лежат нетронуты; два карбаса на берегу не спущены на воду; бочки лежат тут же; только под брезентом куча шкур белух и тюленей,— это добыча промышленников. Идем к избушке и открываем дверь. Пахнуло гнилью и тяжелым запахом; никого нет. Печь, полати, домашняя рухлядь на местах. Сахар, посуда на столе у окна. На столе исписанный лист бумаги, рядом с ним в оборванной

[1] То есть не находившийся, как прочие поселки Новой Земли, в ведении Архангельской губернской администрации, реализовавшей с торгов продукты промыслов охотников этих поселков.



Развалины зимовки Циволькн в Мелкой губе

обложке книжка, в ней запись — дневник».

Узнав из краткой записи о несчастьи, постигшем зимовщиков, «мы,— продолжает очевидец,— вышли из избы удрученные и опечаленные. Мимо нас в гору пробежала оставшаяся и одичавшая собака и скрылась, хотя мы манили ее к себе. Кругом избы стоял смрад... Невдалеке от избы стоял грубо сколоченный из досок ящик, прикрытый досками; в нем оказался еще неразложившийся труп, как признали мы, Н. Я. Кулебякина. Далее на горе, у креста и могилы Цивольки оказался другой, наполовину вкопанный в землю гроб с останками Павловского» [2]...

Здесь повторилась одна из трагедий, обычных в прошлом для Новой Земли.

Дневник (найденный на столе) был озаглавлен: «Книга для записи времени и промысла».

«Сия книга крестьянина Архангельской губернии, Шенкурского уезда, Кургоминской волости, села Яковлевского, Николая Яковлевича Кулебякина, нанявшегося на промыслы на Новой Земле от конторы Масленникова Дмитрия Николаевича промышлять гольца и зверя. Из его промысла половина хозяину, другая на промышленников. Состоит 4 человека» [3].

По дневнику Кулебякина мы во всех подробностях можем восстановить трагедию этих людей.

Сентябрь, октябрь и ноябрь прошли вполне благополучно. В поденных записях за эти месяцы отмечается главным образом состояние погоды и выходы на промысел.

30 ноября записано: «Живем покуда хорошо. Дружно и весело проводим время.

5 декабря. Небольшой ветерок. Попало в рюжу больше воза сайки и немного навати. Ходим. Почти темно. Бывает зорька ненадолго, едва можно стрелять и опять темная ночь. Канун дня моего ангела. Вечером попили чаю. Помылся в рукомойнике вместо бани. Переодел белье и зажег лампадку».

В начале декабря среди населения маленькой колонии возникли первые недоразумения, в результате которых ненца Осокина с семьей выделили из артели.

В половине декабря Павловский почувствовал боль в ногах.

Несмотря на темное время, охоту не прерывали. Не видя из-за темноты мушки на ружье, «стреляли по дулу».

---

[2] См. ст. И. Ануфриев «Из плавания около берегов Новой Земли», Известия Архангельского Общества Изучения Русского Севера, № 15, за 1910 г.

[3] См. ст. Б. И. Садовский, «Очерк колонизации Новой Земли за 1910 год», те же известия за 1912 г. № 1—4.

К 1 января они добыли 18 морских зайцев, 5 белух, 48 нерп, 2 оленя. Песцов промышляли каждый отдельно.

«6 января. Ясно, холодно, северное сияние. Ал. Павловский сильно хворает и команда стала жаловаться на болезнь.

7 января. Ясно, мороз. Стали принимать меры. Вздумали сделать баню. Стали в избе работать баню, чтобы избежать болезни.

8 января. Ясно, сильный мороз. Топили баню и угорели...

17 января. Сильный ветер и вьюга. Команда начинает хворать. Пухнут ноги. Павловский сильно хворает, чувствует боль в ногах...

24 января. Ветрено, тепло. Время самое печальное. Команда хворает. Только и слышишь, что «о боже мой!». Ходить никуда нельзя. Стоят погоды, в квартире сырость.

26 января. Тихо и пасмурно. Печальный день: помер Павловский в 5 часов 20 минут вечера. Топили баню, убирали тело, зажгли свечу и покадили. Наступает ночь.

27 января. Тихо. Выпало много снегу. Назначена вахта у покойного. Сидели попеременно с утра. Стали делать гроб и стали вырубать могилу. Грунт очень твердый, вырубили немного и погребли покойного рядом с прапорщиком Циволькой, у креста на горе. Команда все делается больнее. Анна плачет и сам чувствую в ногах боль...

31 января. Пасмурно и ветрено. Губу вынесло. По берегам промыслили на ружья 13 нерп. На ночь сильный ветер.

1 февраля. Пасмурно и ветер. Промыслили 7 нерп. Перенимать ездили на льдинах. Карбас стащить не могли. Много зверя уносит в море, так как команда хворает. Ночью северное сияние...

4 февраля. Ветер и погода. Половину губы нанесло льду. Зверь отошел. Харчу никакого нет. Варили и жарили равушку[4] нерпью...

11 февраля. Пасмурно, тихо. Холопову все хуже. Ничего не может делать. Плохо.

12 февраля. Пасмурно, тихо. Холопов совсем слег. Топили баню.

14 февраля. Пасмурно, тихо. Ходили к морю и к реке. Осокин за дровами. Остальные лежат больные очень.

15 февраля. Пасмурно, ветерок. Губу вынесло шестой раз. Осокин тоже захворал.

16 февраля. Ясно и ветерок. Подстрелили нерпу, некому достать. Карбасы спихнуть некому, все больны.

17 февраля. Ясно и ветерок.

[4] Мясо нерпы и вообще морского зверя.



Могила Цивольки в Мелкой губе

Команде все хуже. Зайдешь в избу, только и слышишь плач и стон со всех сторон. Сам чувствую все хуже. Под грудью жмет больше всего и одышка.

23 февраля. Ясно и тихо. Видели следы медведя. Одному ходить далеко. Опасно... У меня выступила сыпь очень большая на теле и тоже ноги тоскуют. Не знаю, что делать...

27 февраля. С утра пасмурно, днем ясно, ветер, холодно. Во ртах у всех опухло и у меня. Невозможно есть.

28 февраля. С утра ясно и ветерок. Вечером сильная погода, занесло сени. Вот и дождались долгих деньков. Прожили темное время. Теперь только бы промышлять. Опять одно горе — все захворали. Чудна́я боль. Сперва ноют пятки, точно зябнут. Потом пойдет по ногам выше колоть. Ломит коленки и стягивает жилы. Человек поневоле должен лежать и потом по всему телу окажется сыпь и на руках.

1 марта. Ясно и тихо. Отгребал от сеней снег. В избе везде нагажено, грязь. Посуду не моют. Опять должен итти домой, а в избу не зашел бы. Осокин может ходить, но не хочет. Лежит круглые сутки, стонет. Только поест и опять на бок.

2 марта. Ясно, солнышко и тихо. Ходил на гору и за дровами. Стали сильнее болеть ноги и одышка. Сплю 6 часов в сутки».

Как видно из приведенных записей, болезнь охватила всех зимовщиков. Для борьбы с нею не было средств. Продуктов мало — хлеб, сухари, чай и сахар. Масло и овощи отсутствовали. Так как больным трудно было заниматься печением хлеба,— они предпочитали питаться сухарями. В избе бывало и холодно и сыро, а невозможная теснота и антисанитарное состояние помещения еще больше способствовали развитию болезни. Лечебных средств тоже не было, а в самодельной бане они только угорали. Чтобы не поддаваться болезни — старались поменьше спать.

4 марта к зимовщикам случайно заехали промышленники из Маточкина Шара — Запасов, Яшков и Хатанзея. Они выехали на собаках на промысел медведя и, добравшись до Мелкой губы, наткнулись на несчастную зимовку. Все обитатели ее были тяжко больны, мог двигаться только один Кулебякин. Прибывших поразил внутренний вид избы. Впоследствии один из них, Яшков, рассказывал: «зашли мы в избу, а там смрад, душина, прямо невозможно терпеть».

Запасов с товарищами навели в избе порядок, ухаживали за больными, кормили их медвежьим мясом и поили теплой кровью. Но долго оставаться в Мелкой губе они не могли, запас провизии у них был на исходе. Все, что они могли сделать для спасения зимовщиков — это увезти их к себе в становище.

На этом они и договорились с Кулебякиным.

Взяв с собой больных Холопина и Осокина с семьей, Запасов и Хатанзей отправились 13 марта обратно в Маточкин Шар, а Яшков остался в Мелкой губе промышлять зверя и ухаживать за больным Кулебякиным, на выздоровление которого они надеялись. Было условлено, что Запасов вернется за Яшковым к 25 марта.

Кулебякин долго боролся с болезнью. Записи в дневнике сообщают:

«15 марта. Пасмурно и тихо. Поехал в море. На собаках свез лодочку. Видел медведя — казака. Находился дома, занимался стиркой.

22 марта. Ветрено. Топили баню. Не ходим никуда. У меня боль продолжается: ноет под грудью и немного болит правая нога. Пью нерпичью кровь и ем сырком медвежье мясо. Больше есть нечего. Весь харч. Товарищ ест один хлеб. Время стоит все холодное, тепла нет».

Яшков не вытерпев голода отправился 26 марта в Крестовую губу (в 25 километрах от Мелкой) к зимовавшим там норвежцам, чтобы взять у них продуктов.

Кулебякин остался один. 27 марта он записал: «С утра ясно, солнышко и тихо. С обеда начал дуть сильный ветер. Товарища все нет, а сам чувствую себя, что все делается хуже. Стал ходить с трудом. Не любит боль обрядни[5]. Ут-

[5] Обрядня — домашняя работа по приготовлению пищи.

ро похожу у печки, потом весь расслабну и не могу встать»...

На этом месте дневник Кулебякина прерывается. Далее идут записи Яшкова, который вернулся из Крестовой губы 28 марта. Впоследствии он рассказывал: «пришел домой, а Николай уже сутки печи не топил; я спросил, что ты лежишь, он говорит не могу встать, ноги не действуют; я принес три тольца, коробку консервов и сухарей, но когда я сходил в Крестовую, так почувствовал в ногах боль»... Провизии, которую принес Яшков, хватило только до 31 марта.

В дневнике Яшков записывал:

«1 апреля. Плохая погода. Ветер с моря. Танзер[6]. Никуда не ходим. Кулебякин слег. Опухоль спустилась в ноги и не может ходить от хорошей пищи — хлеба и воды, а Якова все нет...»

Болезнь быстро разрушала организм Кулебякина, его страдания близились к концу и Яшкову тоже уже сильно больному становилось жутко при мысли, что он скоро останется совершенно один. Только надежда на скорый приезд Запасова поддерживала его силы и бодрость духа.

В дневнике о смерти Кулебякина записано: «Кулебякин сначала мучился и бредил, а потом тихо и мирно стал душу отдавать богу. С утра пасмурно, а потом стало ясно. Ходил на гору. Воды нет (то есть море покрыто льдом,— *П. Б.*). Снег быстро тает. Губа синяя, а не вытаскивает. Делал гроб. Один теперь остался. Не с кем поговорить. Грустно стало. Якова из Шара все нет. Говорил на благовещенье и после, а и теперь все нет. Спасибо ему.

21 апреля. В 7 часов свечку зажег и покадил, а потом вынес на улицу гроб Николая Яковлевича Кулебякина. Ясно и солнце весь день. Воды нет. Жду из Шара Якова, все нет».

Предчувствуя смерть, Кулебякин написал жене письмо, в котором прощался со всей своей семьей. Он советовал обратиться к купцу Масленникову, который должен был рассчитаться с ним за промысел.

Страшно стало одному Яшкову. Ему мерещился тот же конец, который только что постиг его случайного товарища. В дневнике Яшков отмечает:

«23 апреля... Пек хлеб и ходил на гору 5 раз. Жду Якова из Шара. Очень скучно. Ноги болят сильно, одну стянуло так, что хожу с трудом, а надо пересиливать болезнь. Есть нечего, один хлеб. А боль этим не выживешь».

С каким нетерпением ожидал Яшков Запасова видно из того, что больной, еле передвигаясь, по пяти раз поднимался на гору, чтобы посмотреть не едет ли за ним его товарищ.

Наконец, поздно вечером 23 апреля приехал долгожданный Яков Запасов, с опозданием против обещанного срока на целый месяц. Задержка произошла из-за гибели собак при поездке его на Карскую сторону Новой Земли.

Запасов сообщил, что больной Холопов умер в Маточкином Шаре 18 апреля, а ненец Осокин с семьей выздоравливают.

На другой же день Запасов и Яшков, оставив в избе коротенькую записку о всем случившемся, выехали обратно в Маточкин Шар. Вследствие сильного таяния снега ехать на собаках было трудно, поэтому они отправились морем на маленьком карбасе и через день были уже дома.

Яшков поправлялся с трудом. Он еле передвигался и после нескольких шагов по комнате вынужден был ложиться от одышки и усталости. Окончательно он поправился только в Архангельске. Но тяжелая болезнь и не менее тяжелые нравственные переживания в Мелкой губе превратили сильного 28-летнего Александра Яшкова почти в старика.

На кого же падает вина за муки и смерть трех тружеников на далеком суровом острове? Понес ли виновник заслуженную кару?

Артель Кулебякина субсидировалась и снаряжалась купцом Масленниковым, а непосредственно этим делом занимался его доверенный — Лобанов. Расследование показало, что по преступной небрежности этого Лобанова в числе

[6] Танзер — вьюга.



...Предчувствуя смерть, Кулебякин написал жене письмо, в котором прощался со всей своей семьей...

Рис. художн. П. Саранцева

продуктов, отпущенных артели, совсем не было: картофеля, капусты, огурцов, масла, белой муки и даже сушек, то есть именно тех продуктов, без которых благополучная зимовка в далекой Арктике немыслима. Если бы у промышленников были эти продукты — исход зимовки, несомненно, был бы другой.

Негодяй Лобанов остался безнаказанным.

Всего двадцать девять лет отделяют нас от трагедии в Мелкой губе, но каким далеким кажется это время! Русский народ за эти годы очистил свою землю от всех капиталистов и помещиков, от всех эксплоататоров и их приспешников. Советское правительство всемерно заботится о повышении материального и культурного уровня своих граждан. Советские полярники окружены особым вниманием партии и правительства.

Школы, кино, радио и театры вошли в обиход населения Арктики. Общественная и культурная жизнь на Новой Земле бьет ключем. За годы советской власти здесь построены две школы, школа-интернат, две больницы и пять фельдшерских стационаров. Среди ненцев, в прошлом совершенно безграмотных, теперь очень много грамотных. Ненецкие дети учатся в школах.

Многие ненецкие юноши обучаются на курсах радистов и механиков-мотори-



... больной, еле передвигаясь, по пяти раз поднимался на гору, чтобы посмотреть не едет ли за ним товарищ...

Рис. художн. П. Саранцева.

стов, становясь квалифицированными работниками на полярных станциях. Некоторые из них получают среднее и высшее образование в учебных заведениях Москвы и Ленинграда.

На всех становищах и полярных станциях имеются хорошие библиотеки, музыкальные инструменты, различные игры и т. п.

На Новую Землю в летнее время выезжают театральные и музыкальные бригады московских театров и консерватории.

В 1924 г. на Новой Земле был образован Островной совет, председателем которого бессменно состоит известный даровитый ненец Тыко-Вылка.

Бесправие, бесчеловечная эксплоатация купцами — предпринимателями, трудная, бескультурная жизнь новоземельских промышленников исчезли навсегда.

М. СОЛОМОНОВ

ПАВИЛЬОН «СОВЕТСКАЯ АРКТИКА» НА ВСЕСОЮЗНОЙ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ВЫСТАВКЕ



Высокий фасад одного из павильонов на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке бел, как снег. Через прозрачные стекла витрины видна огромная карта Арктики. На ней рельефно показан дрейф героической четверки папанинцев.

У самого карниза, над фасадом, огромный полярный самолет распростер свои крылья.

Это павильон «Советская Арктика» (проект архитекторов Б. С. Виленского и Г. И. Глущенко).

Прямо с аллеи, через главный вход в павильон, вы как будто попадаете на «палубу» ледокола, с носа которого обозреваете обширный зал павильона, суровые, но красивые панорамы Крайнего Севера.

В центре зала, среди искусно сделанных льдов, возвышается групповая скульптура борцов за освоение Севера, героических людей сталинской эпохи. Это летчики, моряки, шахтеры, рыбаки, охотники, колхозники и колхозницы. Над ними развевается победное знамя Советского Союза.

С высоты палубы особенно рельефно выделяется огромная, в 65 кв. м, мозаичная карта — «Освоение Севера». Она составлена из мелких плиток цветного фарфора. На карте обозначен Северный морской путь.

На фоне этой карты, с левой стороны прикреплена доска, на которой приведена цитата из резолюции XVIII съезда ВКП(б): «Превратить к концу третьей пятилетки Северный Морской Путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком».

С правой стороны доска с цитатой: «Нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевистская смелость и организованность». Цитата взята из приветствия товарищей Сталина, Молотова и Ворошилова экипажу ледокола «Сибиряков».

Внизу помещены диаграммы динамики развития Северного морского пути, говорящие о реальности превращения его в ближайшие годы в нормально действующую водную магистраль.

Вот что говорят посетителям эти диаграммы и таблицы:

Грузооборот в тоннах

1876—1919 г.г.— 55 200
1920—1932 г.г.— 520 000
1933—1938 г.г.—1 188 100

Развитие судоходства по рекам Крайнего Севера (грузооборот в тоннах)

В 1913 г. 15 652
В 1938 г. 31 462

Полярные авиалинии Главсевморпути (грузооборот в тоннах):

1933 г. — 50
1938 г.—1 600

Авиалинии в километрах:

1933 г.—1 800
1938 г.—12 300

Перевозка пассажиров: в 1933 — 400, в 1938 г. — 12 300 чел.

Вся карта на стене электрифицирована. Включая лампочки, вы можете наглядно увидеть последовательное освоение Арктики.

Северный морской путь поднял экономическое значение великих сибирских рек, упиравшихся раньше в тупик Ледовитого океана, приобщил к социалистическому строительству огромные пространства, вызвал к жизни новые города и порты.

Под картой, вдоль стенда выставлены прекрасные модели флагмана ледокольного флота «Иосиф Сталин», ледокола «Ермак», полярных самолетов, метеостанций, радиомаяка.

Тут же имеется картина: Сталин и Ворошилов среди героев перелета по Сталинскому маршруту. Рядом другая картина: Сталин среди папанинцев. В раме знамя из лагеря папанинцев.



Павильон «Советская Арктика» на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке.

Вы спускаетесь с борта ледокола по трапу в зал. В трюмах корабля, сквозь стекла видны экспонаты природных богатств Крайнего Севера: золото, серебро, апатит, медь, никель, олово, цинк, горный хрусталь.

На Крайнем Севере уже разведано более 1 600 месторождений полезных ископаемых.

В другом отделении трюма — художественные изделия народов Севера: одежда, обувь, украшения. Это — замечательная витрина, у которой надолго задерживаются посетители павильона.

С правой стороны зала подвижная диаграмма показывает прошлое и настоящее Советской Арктики. Над ней цитата: «Октябрьская революция, порвав старые цепи и выдвинув на сцену целый ряд забытых народов и народностей, дала им новую жизнь и новое развитие» (И. Сталин).

Смежный огромный стенд как бы иллюстрирует слова товарища Сталина. Он посвящен новой культуре северных народов, возрожденных ленинско-сталинской национальной политикой. На стенде ряд фотомонтажей и диаграмм, показывающих новые условия жизни населения Крайнего Севера. 18 культбаз, в состав которых входят школы — интернаты, больницы, агрономические и зоотехнические пункты; 2 390 учебных заведений имелось на Крайнем Севере в 1938 г., в том числе один вуз, 53 специальных средних школы, 130 неполных средних школ, 1 800 начальных школ и т. д.

На стенде показаны ясли, школа, больница. В 1913 г. на Крайнем Севере было 58 больниц, в 1938 г.— 400; амбулаторий, фельдшерских и акушерских пунктов в 1913 г. было 47, в 1938 г.— 533.

Затраты на народное здравоохранение: при царском самодержавии — 40 коп. на одного человека, при советской власти — 60 руб. на одного человека (в ценах 1926/27 г.).

Затраты на народное образование: при царе 50 коп. на человека, при советской власти — 80 руб.

Эти сравнительные таблицы хорошо запоминаются.

При советской власти впервые создана письменность народностей Севера. Специальная витрина посвящена книгам и учебникам народов Севера. На национальные языки переведена Конституция СССР и РСФСР и доклад товарища Сталина на XVIII съезде партии.

Большую роль в подготовке культурных кадров Севера играет Ленинградский институт народов Севера. Ему в павильоне предоставлен специальный стенд, который показывает жизнь и учебу студентов этого института — представителей 20 народностей Севера. Институт выпустил 58 экономистов, 107 работников государственного аппарата, 120 учителей и т. д.

Смежные стенды показывают производственно-культурный рост населения Севера, рост технической базы основных промыслов.

Рыболовецкий и морской зверобойный промысел до Советской власти находился на Севере в крайне примитивном состоянии. На специальном стенде ярко показана современная оснащенность рыбного и морского зверобойного промысла.

Показана работа моторной промысловой станции в бухте Провидения, ее мощная техническая вооруженность и механизированный флот. Эта станция обслуживает 6 колхозов Чукотского побережья.

В помощь колхозам и ловецкому населению советская власть организовала 12 моторно-рыболовных и шесть машинно-промысловых станций в разных пунктах Севера. Механизированные станции содействуют необычайному подъему рыболовецкого и морского зверобойного промысла, а в связи с этим и быстрому повышению материального благосостояния и культурного уровня населения.

Зажиточность ловецких бригад далекой бухты Провидения, благодаря наличию моторно-промысловой станции, значительно повысилась. Многие стахановцы, члены ловецких бригад, перешли из яранг в недавно построенные светлые деревянные дома, приобрели европейское платье, мебель, предметы культурного обихода и т. д.

Следующий стенд демонстрирует охотничий промысел. Картограмма пушного промысла показывает размещение наиболее ценных пушных зверей Севера, сеть заповедников, их роль в восстановлении ценного пушного зверя. Большое значение в развитии пушного промысла получили за последнее время производственно-охотничьи станции.

Стенд оленеводства показывает достижения передового Ненецкого оленеводческого совхоза, где прирост поголовья за два года составляет 16,4%. План сдачи государству шкур и мяса в 1938 г. совхоз превысил почти в полтора раза. На 1 января 1939 г. Ненецкий совхоз имел до 7 000 оленей.

Совхоз установил у себя правильную систему использования пастбищ, ветеринарно-санитарный надзор над поголовьем оленей, правильный индивидуальный уход за ними, провел паспортизацию оленей, выделил племенные группы и т. д.

Диаграммы на этом стенде показывают быстрый рост доходов оленеводческих совхозов и колхозов.

Левая сторона зала посвящена сельскому хозяйству Крайнего Севера. Большое количество экспонатов в натуре, панорамы, фотоснимки, диаграммы размещены на 5 больших стендах.

Обзор их начинается цитатой Ленина:

«...техника с невероятной быстротой развивается в наши дни, и земли, непригодные сегодня, могут быть сделаны завтра пригодными, если будут найдены новые приемы».

. Это доказывается на первом же стенде сельскохозяйственного раздела павильона, где демонстрируется успешная борьба с вечной мерзлотой почвы, научно обоснованное использование водных ресурсов этой почвы и т. д.

От Хибин до Нижнего Амура раскинулась широкая сеть полярных опытных станций и опорных пунктов, которые вывели морозостойкие, скороспелые сорта овощных культур, трав и злаков. Эти культуры широко внедрены в севооборотах совхозов и колхозов Крайнего Севера, в том числе в значительной мере за Полярным кругом. Экспонаты этих хозяйств (картофель, морковь, огурцы, овес, ячмень, пшеница, кормовые культуры) показаны на стендах и поражают посетителей своим хорошим видом, а овощи — сочностью и величиной.

На стенде детально показаны Хибинская, Игарская и Печорская опытные станции, методы и процессы их работы, их достижения и т. д.

Отдельно показаны замечательные достижения совхоза «Индустрия» на Кольском полуострове, который, как это видно из диаграмм и фотоснимков, собирает в среднем с га по 30,9 центнера ячменя, 27,1 центнера овса, 20,7 центнера пшеницы. Урожай картофеля совхоз получает в среднем по 295 центнеров с гектара.

На специальном стенде показан передовой колхоз Мезенского района, имени Парижской Коммуны, его хозяйство, отборный скот, колхозный дом, работа передовых стахановцев.

Диаграммы показывают рост механизации, энерговооруженности совхозов и колхозов Крайнего Севера. 28 машинно-тракторных станций Севера вооружены тракторами, комбайнами, кусторезами, болотными плугами, корчевальными машинами. Выкорчевываются пни, расчищаются кустарники, осушаются болота.

Специальный стенд посвящен парниковому и тепличному хозяйству Севера. Показан макет обширной полярной теплицы, которая в полярную ночь согревается и освещается электричеством.

На Севере сейчас имеется 72 тысячи парниковых рам и больше 40 тысяч кв. метров тепличного хозяйства. До Октябрьской революции на Севере не было ни одной теплицы.

На стенде показано тепличное хозяйство совхоза «Полярный» (в Игарке), который в 1938 г. собрал в парниках и теплицах 223 центнера лука, помидор, огурцов. Игарка обеспечена теперь собственными овощами.

Отдельно показаны животноводческие хозяйства Севера. Быстро растет поголовье скота на Крайнем Севере. В колхозах и совхозах Севера насчитывается 712 тысяч лошадей, 175 тысяч овец, свыше 100 тысяч свиней.

Стахановцы и стахановки молочных совхозов и колхозов добились высоких, невиданных ранее в районах далекого Севера, удоев молока — по 3-4 тысячи литров на корову.

На фотоснимках показаны дома отдельных колхозников, породы скота в приполярных и полярных колхозах.

Впечатления, полученные в павильоне «Советская Арктика», дополняются видом площадки, примыкающей к павильону: заросли вереска, лишайники на камнях, мхи тундры, полярные березки, северные маки.

Посреди снега (снег заменяет сплошная масса белых цветов) разбита легендарная палатка папанинцев. В ней точно воспроизведены обстановка и оборудование палатки героической четверки. Экспонаты в палатке знакомят посетителя с бытом и работой папанинцев во время исторического дрейфа.

Палатка папанинцев является лучшим заключительным аккордом к тем впечатлениям, которые получает зритель в павильоне «Советская Арктика».

На выставке павильон «Советская Арктика» является одним из наиболее посещаемых павильонов. Им интересуются не только московские посетители, но и приезжие из колхозов и совхозов. Особенно долго простаивают посетители у карты «Северный морской путь» и на площадке, где разбита палатка папанинцев.



Библиография

Г. ТАРАСЕНКОВ

ШКОЛА НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

А. Г. Базанов и Н. Г. Казанский. «Школа на Крайнем Севере». Учпедгиз, Ленинград, 1939 г., 206 стр., 15 тематических карт. Тираж 7 тыс. экз. Цена 12 руб.

Книга Базанова и Казанского «представляет собою попытку — говорится в предисловии — дать историю школ на Крайнем Севере с момента их возникновения до наших дней». В соответствии с этой задачей авторы делят свой труд на 4 части: 1) завоевание Севера и распространение христианства; 2) школа при самодержавии; 3) строительство национальной школы на Крайнем Севере после Великой социалистической революции и 4) учебно-воспитательная работа школы.

В первой части, состоящей из двух глав, кратко освещается история завоевания Севера с XI века, национальное угнетение народов Севера и их освободительная борьба, жесточайшая эксплоатация и вымирание народов Севера при царизме, руссификация национального населения. Вторая часть, охватывающая 5 глав, рисует развитие школьного дела на Крайнем Севере с начала XVIII века, вплоть до Великой Октябрьской социалистической революции, и подводит итоги «просветительной» политики царизма. В третьей части (VIII, IX и X главы) сначала дается характеристика работы школ на Крайнем Севере в период гражданской войны, затем рассматривается строительство национальной школы после организации Комитета Севера при президиуме ВЦИК (в 1924 г.). В главе X довольно живо описана борьба за всеобщее начальное обучение на Крайнем Севере.

Классовый враг оказывал упорное сопротивление развитию народного просвещения. Кулаки и шаманы уничтожали учебники и тетради (стр. 98); под их влиянием ханты и манси на собраниях приводили следующие доводы против создания школ: «если наши дети будут учиться грамоте, то они уйдут из юрт; лесные урманы, рыболовные реки для них будут чужими. Они откажутся от охоты и рыбного промысла. Мы потеряем своих детей» (стр. 100).

Чтобы привлечь детей в школу, «учителя должны были вести среди населения постоянную разъяснительную работу, для чего требовалось большое умение подойти к населению, знание его бытовых черт и особенностей суеверий и верований» (стр. 100).

Эта глава могла быть насыщена еще более яркими фактами, если бы авторы использовали архивные материалы бывшего Комитета Севера, в частности, протоколы родовых собраний и родовых советов.

Наконец, в четвертой части, разделенной на семь глав, яркими красками, на конкретных примерах, обрисованы условия, опыт и успехи учебно-воспитательной работы отдельных учителей в северной национальной школе.

Однако, далеко не все главы рецензируемой книги написаны удачно и не все они равноценны.

Прежде всего, деление истории школ на Крайнем Севере на такие этапы как «после организации Комитета Севера» является неправильным. Исторические периоды надо было взять так же, как и в «Кратком курсе истории ВКП(б)».

Первая глава первой части книги — «Завоевание Севера» — имеет ряд существенных пробелов: в ней ничего не сказано об общественном строе у народов Севера в период его завоевания, нет анализа производственной деятельности населения и экономического

состояния Крайнего Севера перед Октябрьской революцией.

Говоря о походах новгородцев на Югру в XII веке (стр. 1), авторы должны были дать представление об Югре и о причинах движения новгородцев на север и восток. Не совсем точно выражено, что «московские князья продолжали новгородскую завоевательную политику» (стр. 7) после покорения великого Новгорода (1478). Московские князья продолжали не «новгородскую», а свою завоевательную политику. Еще до Ивана III, почти на протяжении полутора столетий наблюдалось расширение вотчины московских князей, которая при Иване III уже превратилась в единое, крепкое Московское государство. Колонизация на восток началась из Московского княжества в XIV веке. Посредниками между югорскими народами и московскими князьями были их ставленники — пермские владыки (епископы), обладавшие обширными вотчинами на берегах реки Вычи. В 1455 г. вогульским князем Асыкой был убит епископ пермский Питирим. Иван III, решив «смирить» угорские племена, в 1465 г. направил военную экспедицию на восток, а в 1472 г. Пермская земля была уже приведена под «высокую руку» Московского государя.

В книге ничего не сказано, какое значение имело завоевание Крайнего Севера и всей Сибири для Московского государства.

Слишком упрощенно изложены многие сложные исторические события. О Мангазее упомянуто лишь, что «в конце XVI века русские отряды достигли уже Тазовской губы,— местности, славившейся огромными пушными запасами. В 1601 году они основали на реке Таз город Мангазею» (стр. 8). Это неверно. В Мангазею русские проникали Северным морским путем еще в первой половине XVI века. В 1626 г. город Мангазея имел уже 200 домов, четыре улицы, 3 церкви, 2 хлебных магазина с 15 отделениями, гостиный двор в 20 лавок, 2 питейных дома, пороховой и винный подвалы. Страна Molgomzaia показана на карте Дженкинсона 1562 г. к востоку от реки Оби. Об этой стране говорится и в былине об Илье Муромце и Калине-царе:

«Да из орды, золотой земли,
Из тоя Могозеи богатые,
Когда подымался злой Калин-царь,
Злой Калин-царь, царь-Калинович
Ко стольному городу ко Киеву
Со своей силою со поганою».

В 1927 г. экспедицией Р. Е. Кольса на месте этого города, игравшего большую хозяйственную роль в первой половине XVII века, были обнаружены лишь торчащие бревна, повидимому, крепостной стены.

Неверно утверждение авторов, что после покорения народов Севера «никакой нормы, никакой раскладки ясака не было у сборщиков» (стр. 9). Норм ясака не существовало в период завоевания Севера, но уже в первой четверти XVII века размер ясака колебался в различных местах от 3 до 11 и более соболей. В 1769 г. было разработано положение об ясаке, предусматривающее как порядок взимания ясака, так и его размеры.

В книге ничего не сказано и о том, что народам Севера сверх ясака и приношений «государевых, воеводских и дьячских поминок» приходилось выполнять тяжелые натуральные повинности: так называемое «городовое дело» (постройка острогов), «ямскую службу», а также подвергаться захватам в плен (охота за «ясырем») и обращению в холопство.

Недостаточно точно и полно изложен вопрос о внедрении и роли торгового и ростовщического капитала на Крайнем Севере (стр. 16).

Характеризуя в главе V третьей части развитие школьной сети на Крайнем Севере с 1860 г. до 1915 г., составители приводят на странице 44 цифровые данные без ссылок на какие-либо источники. Из помещенных данных не ясно, для каких народностей Севера были открыты эти школы и к какой территории они относятся. В таблице указано, что всего открыта 51 школа «для обучения детей туземцев». Какие народности отнесены к «туземному населению» из книги не ясно. В одной Якутской области в 1911 г. было 120 начальных школ. Однако якутов авторы не относят к «туземцам»; в то же время к народностям Крайнего Севера они причисляют как-будто бурят (стр. 8, 9 и 60).

Не ясно также, какая территория отнесена составителями к Крайнему Северу и, в частности, к Тобольскому Северу, Архангельскому Северу и Туруханскому Северу. Говоря о четырех школах на Тобольском севере, они упоминают о «Нахричевской» (видимо, Нахрачинской) и Тобольской школах. Спрашивается, дети каких же народностей Крайнего Севера обучались в Тобольске? Известно, что в районе Тобольска из «инородцев» обитали лишь татары, которые к народам Севера не принадлежат. В приведенной таблице отсутствуют показатели по ряду районов Крайнего Севера, а именно: по современной ЯАССР, занимающей около 1/3 всей территории Крайнего Севера СССР, Нарымскому

округу Новосибирской области, по шести районам Читинской области, двум районам Бурят-Монгольской АССР и др. Поэтому помещенная на стр. 44 таблица не отражает развития школьной сети всего Крайнего Севера, составляющего около 47% территории СССР. По нашим исчислениям, основанным на данных губернских статистических комитетов и отчетов директоров народных училищ, на Крайнем Севере в 1913 г. было 355 начальных школ, 10 школ повышенного типа, 3 средних, 2 учительских семинарии и 1 акушерско-фельдшерская школа с общим контингентом учащихся во всех учебных заведениях 10 702.

В предисловии говорится, что «на фоне общего расцвета хозяйства и культуры народов Севера, после победы Великой Октябрьской социалистической революции, в книге показывается рост школы на Крайнем Севере». Однако, расцвет хозяйства и культуры народов Севера показан слабо. Кроме общих фраз и указаний о возникновении при советской власти некоторых промышленных предприятий на Крайнем Севере (стр. 81, 83, 85, 87), никаких сравнительных цифровых показателей роста хозяйства, культуры и зажиточности колхозных масс читатель в книге не встретит.

Например, на стр. 85 написано: «развиваются основные отрасли хозяйства: оленеводство, охота, рыбный промысел, добыча морского зверя. Улучшается их техническая база; организуются моторно-промысловые станции, механизируется лов, особенно морской, вводятся более совершенные орудия производства» и т. д. Разумеется, эти фразы не могут вызвать у читателя никакого конкретного представления о действительном развитии хозяйства Крайнего Севера. Между тем, достижения советской власти в области хозяйственного развития Крайнего Севера поистине грандиозны.

На Крайнем Севере создана крупнейшая золотая промышленность. Валовая продукция лесопильных заводов возросла в 1938 г. против 1913 г. почти в 7,5 раза; продукция рыбоконсервного производства увеличилась в 33,5 раза (выработано в 1938 г. 62,4 млн. рыбных и крабовых консервов, что составляет более половины всего рыбного производства СССР в целом). Валовая продукция основных отраслей горной промышленности возросла против 1913 г. в 186 раз и т. д. Посевная площадь за 20 лет советской власти увеличилась более чем в 6 раз; создано 28 машино-тракторных, 12 моторно-рыболовных и 26 производственно-охотничьих станций; организовано 26 звероферм и т. д. Ни одним словом авторы не обмолвились об огромных успехах советской власти в деле здравоохранения на Крайнем Севере.

Крупнейшим пробелом книги является отсутствие данных, характеризующих развитие школьной сети на Крайнем Севере после Октябрьской революции. Если в отношении дореволюционного периода авторы пытались дать динамику школьной сети на Крайнем Севере, то в отношении послереволюционного периода они ограничились приведением случайных данных о росте числа школ и учащихся в них по некоторым районам Крайнего Севера, причем эти данные заканчиваются 1932—33 г. или в лучшем случае 1933—34 г.

Динамика расходов Наркомпроса по содержанию северных школ приведена только по 1929—30 г. Таким образом, в книге, изданной в 1939 г. и подписанной к печати 29 ноября 1938 г., не отражены показатели роста школ на Крайнем Севере во второй Сталинской пятилетке, когда на фронте культурного строительства были одержаны крупнейшие победы социализма.

В книге помещены данные о росте числа учащихся лишь по двум национальным округам — Ямало-Ненецкому и Остяко-Вогульскому, и то кончая 1932—33 г. (стр. 93). Во всех школах Ямало-Ненецкого округа в 1932—33 г. насчитывалось 1 034 учащихся, в Остяко-Вогульском — 6 280 (стр. 93); тогда как по данным контрольного учета УНХУ РСФСР на 15 октября 1938 г. во всех школах Ямало-Ненецкого округа обучалось 2 851 учащихся (рост против 1932—33 г. в 2,8 раза), Остяко-Вогульского — 16 020 учащихся (рост против 1932—33 г. в 2,5 раза).

Число учащихся во всех школах Крайнего Севера (начальных, неполных средних и средних) достигло в 1938 г. 273 302, то есть по сравнению с 1913 г. число учащихся увеличилось в 25,7 раза. Кроме того, на Крайнем Севере создано 1 высшее и 53 средних специальных учебных заведения, в которых на 15 сентября 1938 г. обучалось 7 868 учащихся. Эти показатели служат ярким доказательством огромных успехов проведения ленинско-сталинской национальной политики на Крайнем Севере.

Помещенные в книге схематические карты размещения школ по районам Крайнего Севера составлены по устаревшим данным. Например, на острове Колгуеве (стр. 73) не показано ни одной школы, тогда как в 1936 г. в Бугринской школе острова Колгуева обучалось 60 детей ненцев и 2 русских.

На карте Туруханского района (стр. 91) нанесено 10 школ, тогда как в 1938 г. в районе функционировало 30 школ, в 16 из них обучались дети кетов, эвенков и других народов Севера; на карте Эвенкийского национального округа (стр. 89) вместо 21 школы показано 15 и т. д.

В книге совсем нет схематических карт по таким районам Крайнего Севера, как Якутская АССР, где, кроме якутов, проживают эвенки, эвены, одулы и другие народы Севера; Мезенскому и Лешуконскому районам Архангельской области, Печорскому округу, Удорскому и Троицко-Печорскому району АССР Коми и т. д.

Немало в книге встречается неточностей, ошибок и опечаток. На стр. 27 кеты (енисейские остяки) ошибочно названы хантами. Фарковская сельскупская школа, Туруханского района, на стр. 122 названа «Ферковская», а на стр. 178 — «Фармаковская»; на помещенной же в книге карте написано «Фарково». На карте Ямало-Ненецкого округа (стр. 77), вместо «Кутупь-Юган» написано «Кутуль-Юган»; на карте Туруханского района вместо «Бакланиха» — «Баклуниха» и т. д.

Наибольшего внимания заслуживает четвертая часть книги. Помещенный в ней материал является, безусловно, ценным, полезным и представляет большой интерес. В этой части освещаются национально-бытовые особенности, с которыми дети народов Севера приходят в школы, изложены педагогические приемы и методы учебно-воспитательной работы лучших педагогов в национальной школе; показан расцвет искусства у северных народов и т. д.

Большая часть созданных при советской власти школ помещается в специально построенных, светлых, просторных, хорошо оборудованных зданиях (стр. 109), фотографии которых украшают книгу. В школах-интернатах имеются хорошие столовые, светлые спальни, каждый воспитанник имеет отдельную кровать и бесплатно получает белье, верхнюю одежду, простыни, одеяла, подушки, отдельное полотенце, зубной порошок, щетку и т. д. (стр. 112).

Но наряду с прекрасными новыми школьными зданиями, «можно встретить,— говорится в главе VI,— и такие школы, которые помещаются в бывшей церкви, в бывшем кулацком доме, или в обычных чумах, ярангах и юртах», но число этих школ становится «с каждым годом все меньше и меньше» (стр. 112).

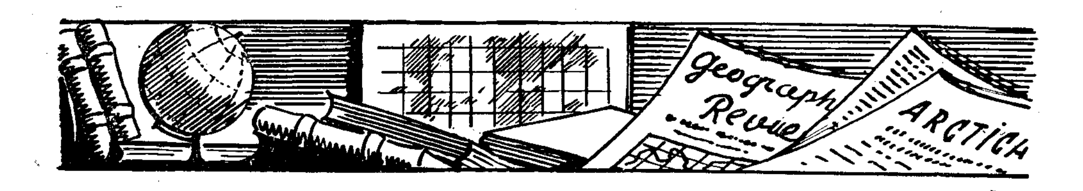
В книге говорится о том, что учитель северной школы должен знать основные факты из истории народа, дети которого учатся в его школе, должен быть «знаком с этнографией его, религиозными верованиями и т. д.» и «обладать исключительным тактом при подходе к местному населению» (стр. 119). Учителям северной национальной школы нередко приходится встречаться с такими случаями, что дети, только что поступившие в школу-интернат и привыкшие в юрте спать на низких нарах и оленьих шкурах, не ложатся на кровать, застланную чистым бельем, боясь с нее упасть. Надев на себя малицы, они ложатся на пол (стр. 131). Баня вызывает у новичка-школьника необыкновенный страх, потому что дети никогда не мылись, «а тут надо обнажаться на глазах чужих людей» (стр. 131). Большие трудности встречает учитель северной школы также при составлении рациона питания детей и т. д.

Авторы отмечают большую склонность у детей народов Севера к изобразительному искусству, их растущее самосознание и любовь к школе. «Как и все остальные дети Советского Союза, они являются горячими патриотами своей родины» (стр. 194). Ученик IV класса Дадинской нанайской школы Алексей Бельды в своем сочинении на тему «Почему нам надо учиться» пишет: «Я хочу быть летчиком. Хочу летать выше всех. Буду наблюдать за нашими границами и охранять свою родину» (стр. 192).

Ученица VII класса Нанхинской нанайской школы пишет: «Окончив VII классов Нанхинской школы, я думаю поступить в электромеханический техникум. Я очень интересуюсь электромеханикой. По окончании курса учения по электромеханической специальности я хочу работать среди нанайского народа. Вот моя мечта».

Но некоторые факты, приведенные в книге, вызывают сомнения. На стр. 118 помещено сообщение учительницы Кондонской нанайской школы В. И. Пяхкель следующего содержания: «У нас в Кондоне не было даже простой керосиновой лампы. Два года я там жила с сальником». О каких годах здесь говорится, из книги не видно; на стр. же 182 написано, что в 1934 г. в Кондон проведены телефон и телеграф, а из Кондонской школы Пяхкель была переведена только осенью 1936 г. (стр. 118).

Книга написана простым, ясным и в некоторых местах даже образным языком. Внешне она оформлена хорошо: снабжена прекрасными рисунками школьников-националов и фотографиями. Издана на великолепной бумаге.



По страницам иностранной печати

ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЕ РАБОТЫ В АРКТИКЕ И АНТАРКТИКЕ



Трехмесячный журнал Американского Географического общества «Geographical review» (апрель, 1939 г.) опубликовал краткий обзор арктических исследований, проведенных на протяжений 1937 и 1938 гг. экспедициями разных государств мира. По данным автора обзора, Рэй Платта, за этот период в Арктике работало от 90 до 100 экспедиций, из коих около 40 приходится на долю Советского Союза. 50—60 полярных экспедиций проведено на Западном Шпицбергене, Северо-Восточной земле, Гренландии, Лабрадоре в арктической части Канады и на территории Аляски.

Свою статью Рэй Платт начинает с обзора советских полярных экспедиций.

«Несмотря на вклад, внесенный замечательными полетами советских летчиков из Москвы в США через Северный полюс в дело возможного будущего коммерческого трансполярного воздушного пути между США, с одной стороны, и Европой и Азией — с другой, крупнейшим достижением советских ученых, мореплавателей и летчиков в Арктике как с точки зрения чисто научной, так и с точки зрения советской национальной экономики и обороны является, по всем данным, открытие и неуклонный и успешный рост навигации по так называемому Северному морскому пути — от портов Белого моря и Кольского полуострова до сибирских тихоокеанских портов».

Дав краткий обзор развития Севморпути со времени первого прохождения ледокола «Сибиряков» в одну навигацию с запада на восток, Рэй Платт продолжает:

«СССР проводил и проводит интенсивную работу по улучшению этого пути и обеспечению его безопасности. Свыше 150 комбинированных метео- и радиостанций сооружены на его протяжении. Из экспедиций последних двух лет не менее двадцати вели гидрографические наблюдения и ледовую разведку. Целая флотилия ледоколов несет на Северном морском пути регулярную службу. Однако, помимо своих прямых и регулярных функций по сопровождению судов и оказанию им помощи на трудных участках пути, персонал ледоколов также ведет гидрографические и гидрологические изыскания».

Автор особо отмечает исключительное значение папанинской экспедиции на Северный полюс, в то же время отмечая с сожалением отсутствие в США достаточной информации о научных работах дрейфующей станции.

В заключение обзора советских арктических экспедиций Платт говорит об экспедиции на «Седове», которую считает «вероятно наиболее важной из всех с точки зрения обогащения науки об арктической метеорологии и океанографии».

Далее автор переходит к экспедициям других государств.

Норвежская экспедиция на С в а л ь б а р д (Шпицберген) в 1936 г. сделала во время 18 полетов 3 300 снимков, охватывающих площадь в 40 тыс. кв. км, что равно примерно двум третям всей территории Западного Шпицбергена. Работы этой экспедиции были закончены в 1938 г., после чего аналогичная работа была предпринята на Земле короля Карла. Обе эти экспедиции вели параллельно геологические и гидрографические работы. На основе полученных фото-

снимков будет составлена карта с масштабом 1 : 50 000.

После полярной экспедиции Оксфордского университета 1935/36 г. на Северо-Восточную землю можно считать эту Землю также обследованной. По словам Рэй Платта, эту экспедицию по техническому оснащению и по выполненной работе следует отнести к числу наиболее существенных и интересных за последнее время. Экспедиция изучила около 100 миль неисследованной береговой линии на северном побережье и большую часть восточного и южного побережья.

В Гренландии в 1935/36 гг. работала экспедиция Оксфордского университета, организованная с целью достичь озеро Тасерсяк и произвести наблюдения между этим озером и Южным Стрэмфьордом. Экспедиция произвела топографические съемки в масштабе одного дюйма на одну милю на пространстве в 900 кв. миль между Южным Стрэмфьордом и материковыми ледниками, то есть на территории, включающей всю реку Сарфарток и западную часть реки Тасерсяк. Экспедиция пересекла далее мыс Суккертоппен, на южной стороне которого обнаружена горная гряда высотой в 7 000 футов.

В 1938 году в тот же район направилась новая экспедиция, с целью закончить начатые научно-исследовательские работы, чтобы нанести на карту данную территорию.

Датский исследователь Лауге Кох совершил в мае 1938 г. два успешных картографических полета из Кингсбея (Западный Шпицберген) на землю Пири (Северная Гренландия).

Значительных научных результатов, особенно в области океанографии, достигла арктическая экспедиция Луизы А. Бойд в 1937 и 1938 гг. Частично производились научные геологические и гласиологические работы и собирались ботанические коллекции на восточном побережье Гренландии. Но главной заслугой экспедиции явилось исследование дна Гренландского моря. Особый интерес представляет открытие подводного гребня примерно на полпути между островом Медвежьим и Ян-Майеном, повидимому около семи морских миль длины и одной мили ширины на глубине 310 фатомов (1 фатом = шесть футов) ниже уровня моря.

На протяжении 1937—1938 гг. были произведены наблюдения на береговой линии Канадского арктического архипелага. Арктическая экспедиция Дж. М. Уорди 1937 года в 600 милях от Баффинова залива между мысом Боуэн и мысом Антробус обследовала шесть новых фиордов, из которых один имеет двадцать миль в длину, а другой — шестьдесят. Значительную часть своего времени экспедиция посвятила также измерению интенсивности космических лучей при помощи технических приборов новой конструкции.

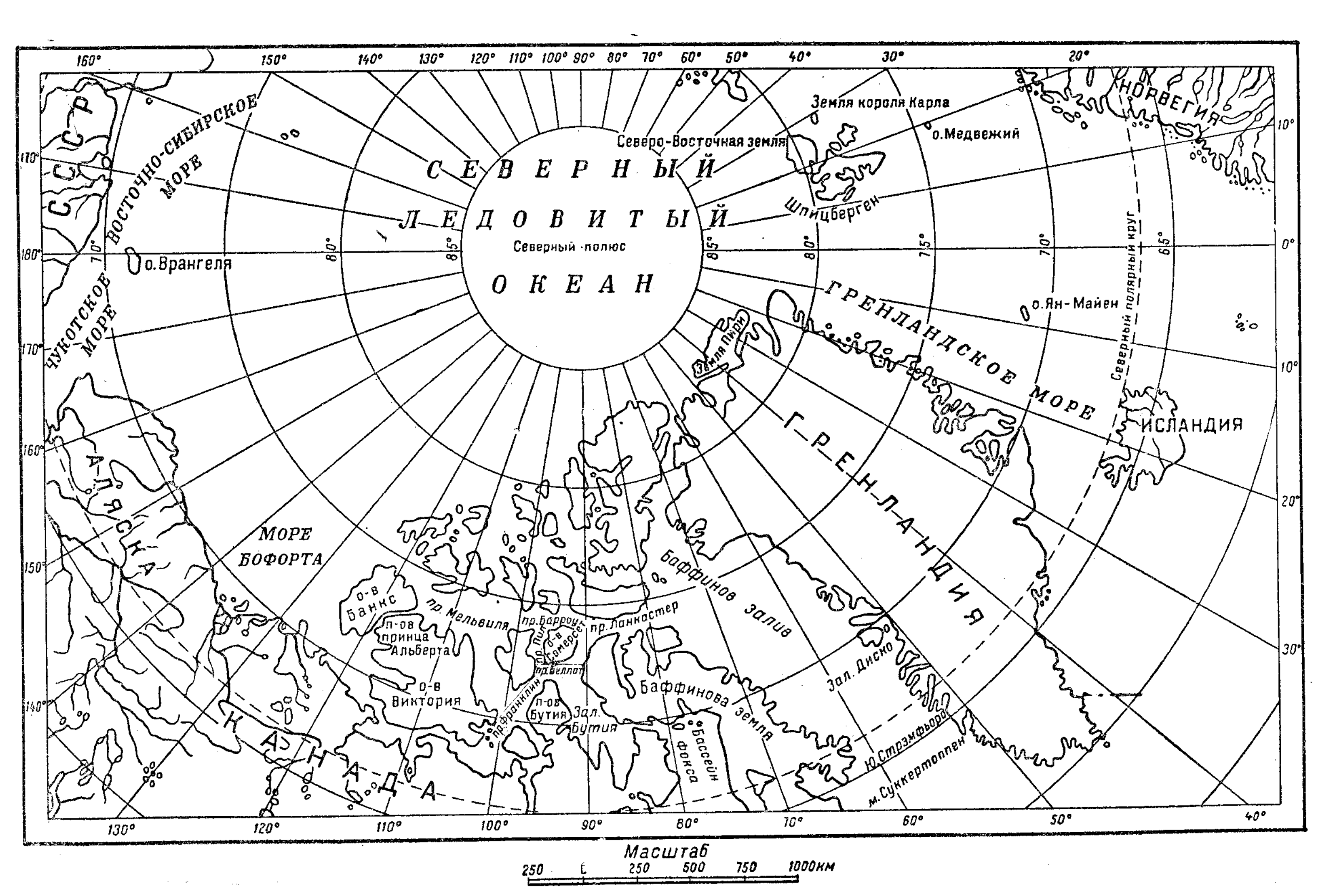
В марте 1936 г. британская канадская экспедиция покинула Англию, наметив себе трехлетнюю программу разнообразных научно-исследовательских работ, включая геологические, археологические и биологические. Экспедиция прибыла 18 июня того же года в бухту Милосердия господнего на острове Саутамптон. По последним сведениям, экспедиции удалось нанести на карту значительную часть побережья бассейна Фокса.

Следует также упомянуть работы канадского правительственного патруля Гудзонова пролива и Баффинова залива. Во время поездок 1935, 1936 и 1937 гг. работники патруля провели работу по установлению астрономических станций, а геодезисты патруля в 1937 г. вели наблюдение на южном берегу Баффинова залива.

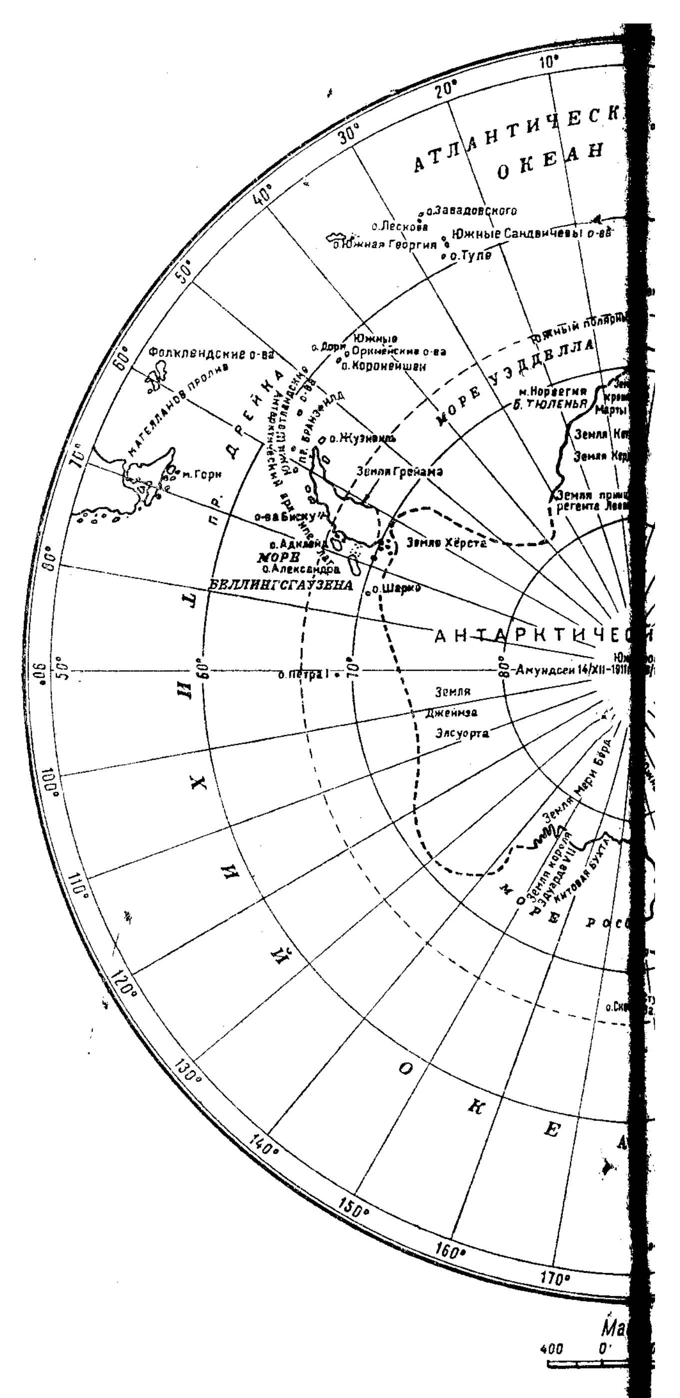
Судно Канадского правительственного патруля Гудзонова пролива и Баффинова залива «Наскопи» 3 сентября 1937 г. прошло через пролив Беллот, отделяющий полуостров Бутия от острова Сомерсет. Этот проход через пролив, оказавшийся совершенно свободным ото льда, позволил открыть, по крайней мере на данный сезон, новый вариант водного пути, примерно на четыреста мили короче существующего пути к проливу Франклина через проливы Пил, Барро и Ланкастер[1]. Этот последний путь большей частью скован льдами и был пройден всего три или четыре раза с тех пор, как в 1903—1906 гг. им впервые прошел Амундсен.

Рэй Платт далее отмечает, что обзор последних полярных исследований будет страдать существенным пробелом, если упустить из виду поиски русскими, канадскими и американскими летчиками Сигизмунда Леваневского и его спутников (с августа 1937 г. до конца марта 1938 г.). С американской стороны группа самолетов, под общим руководством Губерта Вилкинса, покрыла 44 тысячи мили пути (из них 34 тысячи севернее полярного круга), исследовав около 170 тыс. кв. миль поверхности, из них не менее 150 тыс. кв. миль над совершенно

[1] Смотри карту на стр. 103.



Карта Гренландии и Канадского Арктического архипелага



Карта

неизведанными до сих пор областями Северного Ледовитого океана.

Одним из научных результатов этих полетов явилось установление того факта, что на всем протяжении между 120 и 145 градусами западной долготы в море Бофорта не приходится рассчитывать на открытие какой-либо новой земли. Однако, наиболее существенные результаты с точки зрения изучения арктической метеорологии и службы погоды будут достигнуты тогда, когда все собранные наблюдения и прогнозы, сделанные для этих летчиков многочисленными арктическими станциями и самими летчикам, будут проанализированы и сопоставлены. Два эксперта Бюро погоды США и один советский специалист-метеоролог были направлены с этой целью на станцию погоды в Фербэнксе.

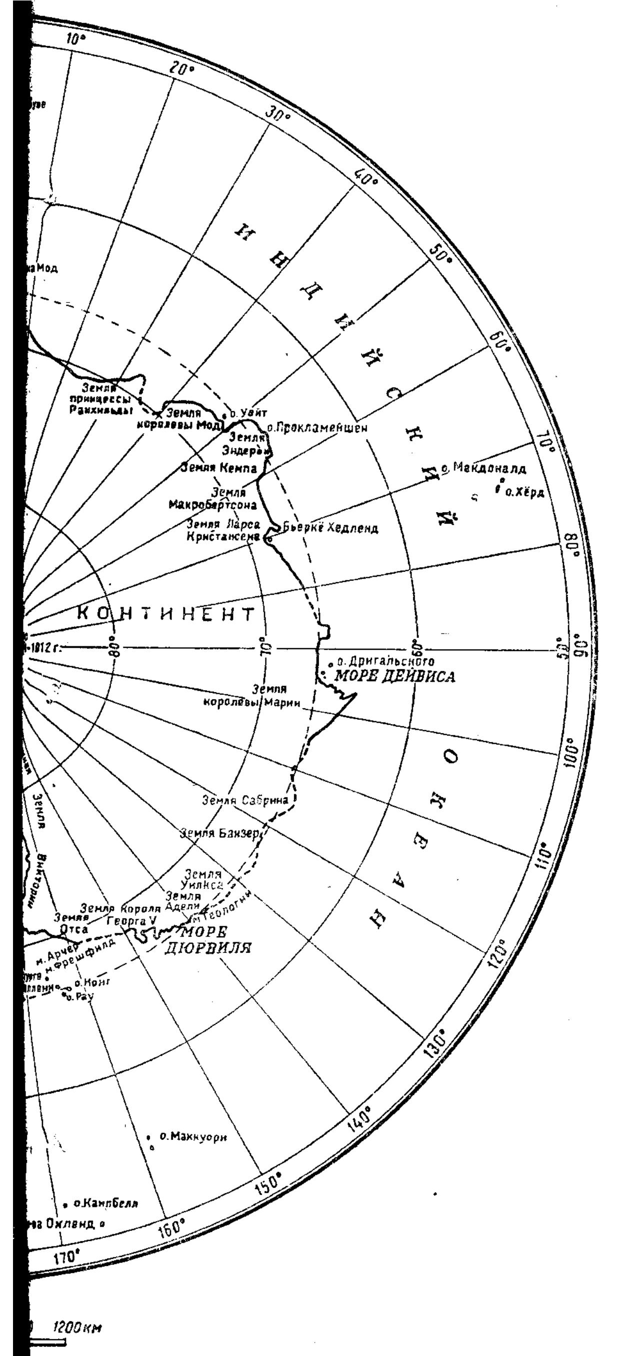
* * *

В 1938 г., впервые за много лет, ни на одном участке Антарктического континента не было ни одной исследовательской группы. Зато два предшествовавших года принадлежат к числу наиболее продуктивных с точки зрения исследования поверхности Антарктики.

Британская экспедиция в марте 1937 г. отплыла с Земли Грейама, где на протяжении двух с лишним лет она производила многочисленные картографические работы, геологические, биологические, метеорологические и океанографические исследования (база экспедиции находилась на Аргентинских островах). В результате полетов и объездов на собачьих упряжках было установлено, что обнаруженный еще в 1928 г. Вилкинсом пролив, якобы отделявший Землю Грейама от материка (и названный Вилкинсом Проливом Стефансона), а также многочисленные каналы, которые, по тем же предположениям, превращали Землю Грейама в архипелаг, в действительности не существуют и являются, очевидно, широкими ледниками и что Земля Грейама является в действительности полуостровом [2].

Другим, и едва ли менее значительным, открытием является обнаружение заполненного льдом канала, шириной в среднем в 15 миль, повидимому, отделяющего землю Александра I от материка. Этот же канал был еще раньше в сущности открыт Американским географическим обществом 25 ноября 1935 г., то есть за год, приблизительно, до того, как он был обнаружен британской экспедицией. Линкольн пролетел над этим каналом. С высоты в 10 тысяч футов нельзя было определить подлинного характера этого канала, а потому он вовсе не упоминается в первых отчетах о полете. Однако в радиосообщении,

[2] Смотри карту Антарктики.



Антарктики

посланном пилотом Элсуорта Голик-Кенионом на базу экспедиции в тот момент, когда самолет летал над этим каналом, мы находим краткое описание этого места.

В 1937 г. Ларс Кристенсен предпринял экспедицию в Антарктику с целью сделать воздушные съемки береговой линии восточной Антарктики между 86 градусом восточной и 170 градусом западной долготы. Было сделано 2 200 снимков. Предполагается, что сделанные по этим снимкам карты охватят территорию в 80 тыс. кв. км и, в частности, 2 000 км береговой линии.

Обнаружена неизвестная до сих пор земля между 40 и 34 градусом восточной долготы, занесенная по фото на карту и названная Землей Принца Гаральда. Не меньшее значение имеет открытие горного хребта на Земле принцессы Ранхильды в 300 км от берега, длиной в 300 с лишним километров и, повидимому, в 3 000—4 000 м высоты.

Ларс Кристенсен организовал за одиннадцать лет (1926—1937) девять экспедиций в Антарктику, в которых научно-исследовательская цель комбинировалась с коммерческой. В общей сложности эти девять экспедиций прошли морем около 65 тысяч морских миль и, включая последнюю экспедицию, занесли на карту около 4 000 км береговой линии, не говоря о другой проделанной ими работе, в частности, в области океанографии.

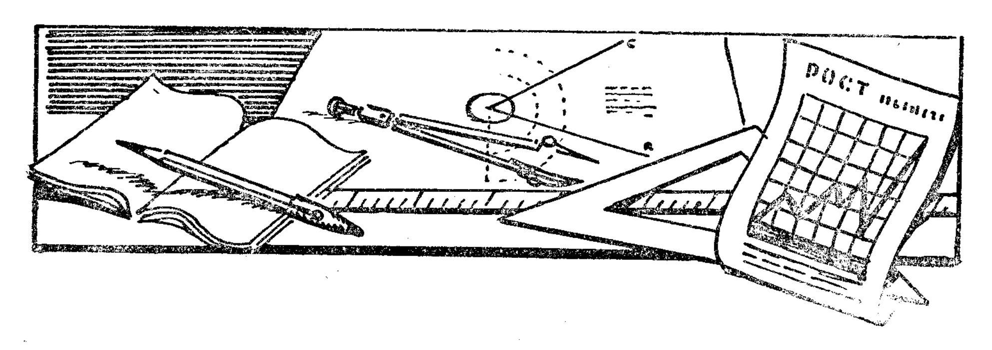
29 октября 1938 г. четвертая антарктическая экспедиция Элсуорта отплыла от Кептайна на корабле «Уайт Ири» с двумя самолетами на борту с целью исследовать и заснять с воздуха ту часть Восточной Антарктики, которая часто именуется Эндерби Квадрант. Экспедиция подошла к материку 2 января 1939 г. в пункте со следующими координатами: 69°10′ ю.ш., 76°30′ в. д. Первый полет был совершен 11 января, когда Элсуорт пролетел на средней высоте в 12 тысяч футов до 72° ю. ш., то есть дистанцию в 210 миль от берега.

Этим полетом дело и ограничилось. 14 января капитан корабля серьезно заболел и корабль вынужден был немедленно вернуться в Австралию.

В октябре 1937 г. исследовательское судно «Дисковери II» покинуло Лондон, направляясь в свое пятое двухлетнее плавание в водах Антарктики. Уже к весне 1938 г. был закончен зигзагообразный путь вокруг полюса вдоль ледяной кромки.

Кроме океанографических наблюдений, судно вело специальное наблюдение за зонами распределения китов и их питательными базами.

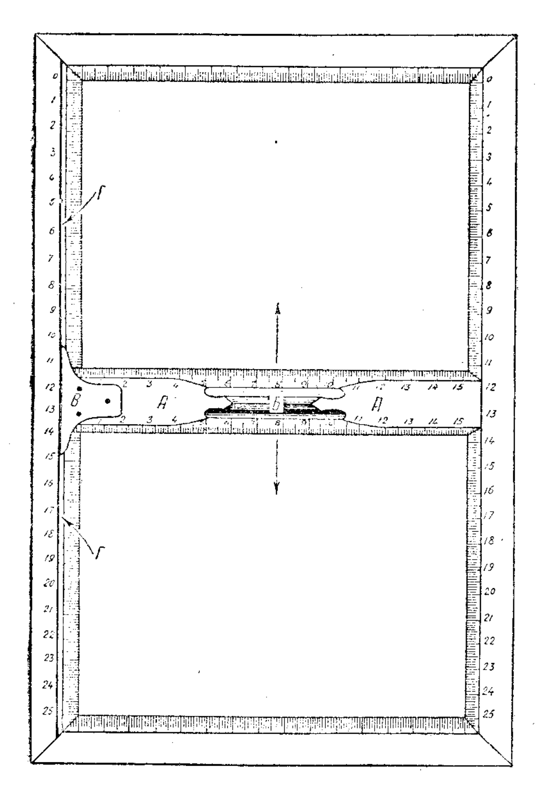
Исследовательский корабль «Вильям Скорсби» в апреле 1938 г. закончил семимесячное плавание с аналогичными целями.



Рационализаторская мысль

ПЕРЕДАЧА ЧЕРТЕЖЕЙ ПО РАДИО

В Бюро изобретений Главсевморпути поступило предложение, называемое «Координатная рамка для передачи чертежей словами». Автор предложения т. Длугач.



Координатная рамка

А) Планка с делениями, передвигаемая по направлениям стрелок.

Б) Ручка передвижной планки.

В) Металлическая скрепка, прикрепленная к планке и передвигаемая по желобку.

Г) Желобок с левой стороны координатной рамки, по которому передвигается металлическая скрепка.

При помощи такой «координатной рамки», обладающей чрезвычайной простотой устройства (как это показано на фото), можно с большой точностью передавать по радио любые чертежи.

Принцип передачи также весьма прост и основан на следующем. Передающий накладывает на чертеж «координатную рамку» и сообщает по радио полученные координаты точек чертежа, которые принимающий наносит на бумагу, помещенную под такой же «координатной рамкой», затем соединяет их линиями. В результате получается нужное изображение.

БОРТОВОЙ ПОДОГРЕВАТЕЛЬ

Работниками завода им. 1 мая т.т. Первушиным и Квашенко предложен Главсевморпути для использования в полярной авиации бортовой подогреватель.

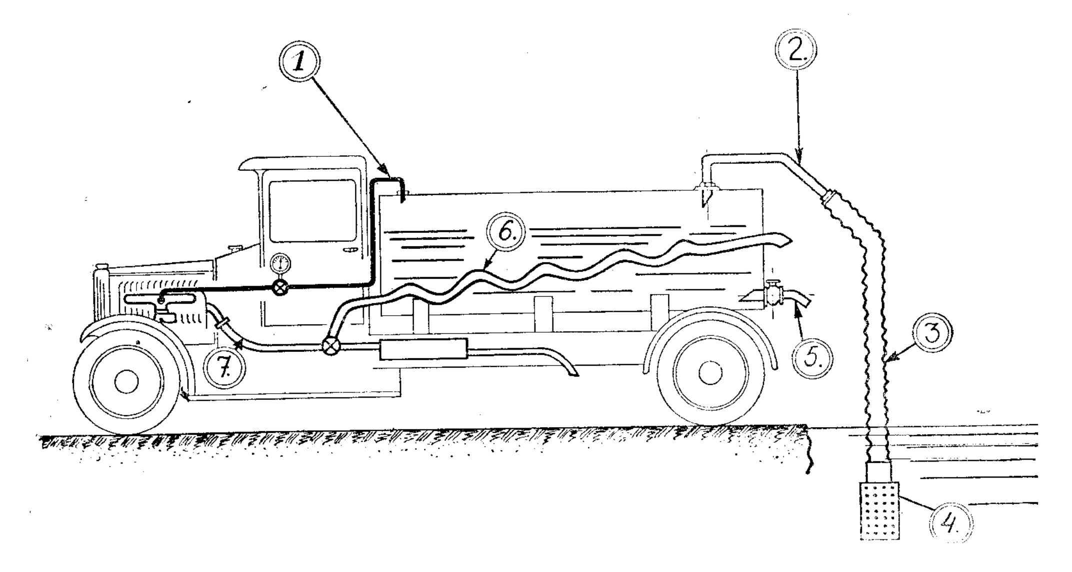
Общий вес подогревателя с запасом горючего на 2 часа работы — 12 кг. Он может подогревать одновременно два мотора. Время, потребное на приведение его в действие,— 2—3 минуты. Подача теплого воздуха осуществляется при помощи рычажного привода. Температура воздуха около мотора 300—350°.

Основные достоинства подогревателя заключаются в том, что он работает при любом ветре и безопасен в пожарном отношении, так как сгорание горючего происходит внутри самого подогревателя. Подогреватель особенно удобен для подогрева моторов воздушного охлаждения и на летающих лодках.

ЦИСТЕРНА-АВТОМАТ

Для обеспечения водоснабжения населенных пунктов Арктики в зимнее время механик Якутского затона Главсевморпути т. Тарасюк предложил Бюро изобретений Главсевморпути свое изобретение — «Автомат-цистерну».

Идея этого изобретения заключается в следующем. На обычный грузовой автомобиль 1,5-тонный ГАЗ АА, или 3-тонный ЗИС устанавливается цистерна соответствующего тоннажа. Цистерна должна быть герметически закрыта.



К верхней части цистерны, как показано на рисунке, подводится трубка (1), которая соединяется с подсосом на всасывающей трубе. Таким образом, при работе мотора вследствие герметичности цистерны, в последней образуется вакуум (разряженный воздух). В другом месте (2) имеется вторая труба, большего диаметра с гибким рукавом (3) и с фильтрующей сеткой на конце (4). Если эту трубу опустить в воду или какую-нибудь другую жидкость, то вследствие образующегося в цистерне вакуума жидкость пойдет в цистерну, причем высота столба этой жидкости будет зависеть от величины вакуума и удельного веса жидкости.

Так, при вакууме в 0,2 атм. высота подъема водяного столба будет равна 2 м. При увеличении вакуума соответственно будет расти высота столба жидкости. Слив горючего осуществляется через выходную трубу (5), которая имеет перекрывной кран.

Для того, чтобы вода не замерзала, автор предлагает сделать в цистерне змееобразную трубу (6) размером сечения выхлопной трубы автомобиля и соединить ее с последней (7). Таким образом при работе мотора труба (6) нагревается отходящими выхлопными газами, нагревая поступающую в цистерну воду или другую жидкость.

Испытания показали, что при температуре —25° такая установка работает прекрасно. Кроме того, она не требует больших затрат, что безусловно делает ее рентабельной при применении для водоснабжения полярных станций, портов, затонов и авиабаз.

НАД ЧЕМ РАБОТАТЬ?

В Бюро изобретательства Главсевморпути поступили от ряда управлений Главсевморпути темы, направляющие изобретательскую мысль на разрешение различных производственных вопросов в улучшении нашей работы. Ниже мы печатаем перечень таких тем, поступивших от Морского управления и Управления полярной авиации.

ПО МОРСКОМУ УПРАВЛЕНИЮ

1. Предохранение судов (главным образом, транспортных) от пробоин и раздавливания льдом.

2. Предохранение движителей (винтов) от поломок.

3. Новые типы движителей, наиболее целесообразные для работы во льду.

4. Измерение скорости хода судна во льдах (рациональные типы ледовых лагов).

5. Рациональная изоляция корпуса судна (легкая, дешевая, незначительная по объему, несложная по выполнению, безопасная в пожарном отношении и пр.).

6. Мероприятия, дающие возможность уменьшить запасы пресной воды для котлов и прочих нужд во время плавания в Арктике.

ПО УПРАВЛЕНИЮ ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ

1. Способ подогрева мотора в условиях Севера.

2. Обогрев и сохранение тепла в водо-масло-баках и трубопроводе.

3. Облегчение запуска моторов.

4. Механизация и рационализация процессов аэродромного обслуживания на Севере.

5. Устранение шума мотора на самолете, занятом на разведке зверя.

6. Методы хранения горючего и смазочных материалов на Севере.

7. Борьба с обледенением самолета.

Все предложения необходимо направлять в Бюро Изобретений Главсевморпути, Москва, Ул. Станиславского, 7.

Лица, желающие получить авторские свидетельства, представляют предложения — заявку с чертежами в 3-х экземплярах с указанием на что автор желает получить авторское свидетельство.



Хроника

Премии передовым коллективам Главсевморпути

По инициативе ряда коллективов, с первых же дней арктической навигации среди полярников широко развернулось социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки. В соревнование включились пароходства, морские конторы, порты, авиагруппы, морские и речные суда, полярные станции, заготовительно-снабженческие организации, экспедиции, коллективы строителей.

Для поощрения лучших коллективов и отдельных товарищей, добившихся новых успехов в ходе соревнования, руководство Главсевморпути, Политуправление и ЦК Союза работников Севморпути установили ряд премий.

Лучшим морским конторам и пароходствам установлено 2 премии (10 000 и 5 000 рублей), лучшему линейному ледоколу — 1 премия (15 000 рублей), лучшим ледокольным и транспортным судам, включая и фрахтованные суда — 4 премии (по 5 000 рублей), лучшему морскому порту — 1 премия (10 000 рублей), лучшей авиагруппе — 1 премия (10 000 рублей), лучшим экипажам самолетов — 4 премии (две по 3 000 рублей и две по 1 500 рублей), лучшим стройорганизациям — 3 премии (15 000 рублей, 10 000 рублей, 5 000 рублей), лучшему речному пароходству — 1 премия (10 000 рублей), лучшим затонам и судоверфи — 2 премии (10 000 рублей и 5 000 рублей), лучшим кораблям речного флота — 2 премии (5 000 рублей и 1 000 рублей), лучшим пристаням — 2 премии (2 000 рублей и 1 000 рублей), лучшим предприятиям горно-геологического управления —1 премия (10 000 рублей), лучшим полярным станциям — 3 премии (одна в 5 000 рублей и две по 2 000 рублей), лучшим морским экспедициям — 2 премии (по 3 000 рублей), лучшему гидрографическому отделу — 1 премию (5 000 рублей), лучшим гидрографическим отрядам — 2 премии (по 3 000 рублей), лучшим отделам и управлениям центрального аппарата — 2 премии (10 000 рублей и 5 000 рублей), лучшим торговым отделам и конторам — 4 премии (две по 5 000 рублей и две по 3 000 рублей), лучшим отделениям Арктикснаба — 2 премии (5 000 рублей и 3 000 рублей).

Три премии по 2 000 рублей установлены для премирования лучших политотдельских и судовых многотиражных газет.

Присуждение переходящих Красных знамен и премий будет производиться по окончании арктической навигации.

Экскурсии в музей товарища Сталина

Игарский Горком партии организовал экскурсии в село Курейку — место северо-енисейской ссылки товарища Сталина во времена царского самодержавия.

В домике, где организован сейчас музей, сохранена обстановка, которой в свое время пользовался товарищ Сталин. У окна — небольшой стол. За этим столом, перед маленькой лампой, зимними темными ночами работал товарищ Сталин. Железная печь, согревавшая комнату, служила также и для изготовления обеда. Около стены — большой диван, на котором не раз ночевали революционеры, тайком приезжавшие к товарищу Сталину. На стене висят рыболовные снасти и ружья. Ими пользовался товарищ Сталин, когда ходил на рыбную ловлю и охоту.

В музее выставлены картины и документы, рассказывающие о жизни и деятельности великого соратника, продолжателя дела Ленина — товарища Сталина.

Много раз царское правительство арестовывало товарища Сталина и высылало его далеко на Север и в восточную Сибирь. Всякий раз он бежал из ссылки и опять появлялся на своем боевом посту. Но и будучи в ссылке, он вел большую революционную работу, писал листовки, воззвания, призывал к борьбе с самодержа-

вием, беспощадно громил меньшевиков, эсеров и других врагов марксизма-ленинизма. Копии некоторых таких исторических писем также хранятся в музее.

Моряки закрепляются за Арктическим флотом

С первых дней навигации на кораблях арктического флота среди моряков развернулось замечательное движение: десятки моряков заявили о своем желании закрепиться на работе в Арктическом флоте до конца Третьей Сталинской Пятилетки.

По примеру комсомольской бригады, обслуживающей правую машину флагманского ледокола, до конца третьей пятилетки закрепились за ледоколом «Иосиф Сталин» 49 моряков.

Комсомольская вахта ледокола «Ермак», вместе с группой старых производственников, опубликовала в газете ледокола «Сквозь льды» обращение, в котором призывает весь экипаж ледокола остаться работать во флоте до конца третьей пятилетки.

Десятилетие полярной станции бухты Тихая.

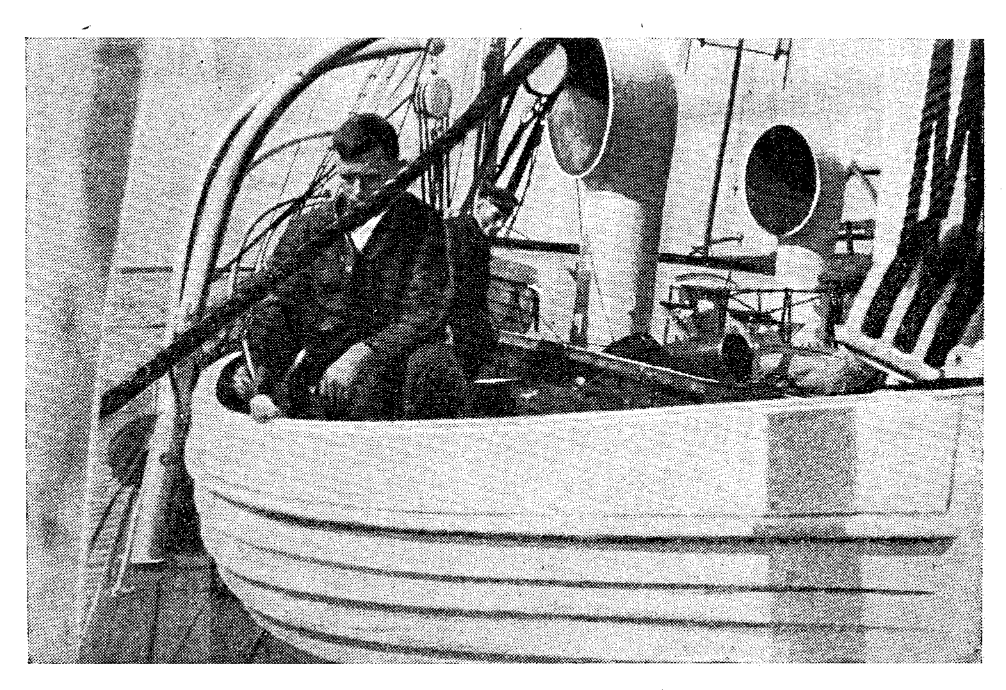
30 августа полярники бухты Тихая отметили десятилетний юбилей своей полярной станции, которая является старейшей Советской полярной станцией. Организована она в 1929 году еще до Второго международного полярного года.

Полярники бухты Тихой подвели итоги социалистического соревнования. Все научные работы выполнены по плану. Группа аэрометеорологов организовала на месте производство водорода, благодаря чему ежедневно выпускаются радиозонды.

Коллектив хорошо подготовился к погрузо-разгрузочной работе. Отремонтированы все плавсредства. Построены причалы для катеров. Все грузы, подлежащие отправке на материк, упакованы.

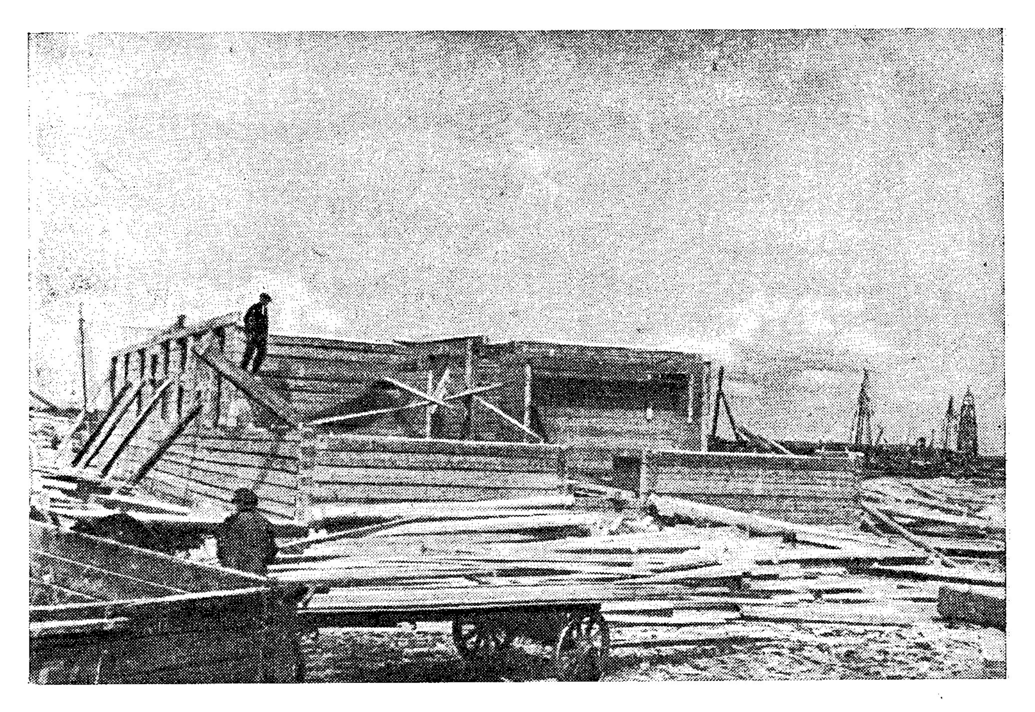
Теоретическая конференция в бухте Тихой

Недавно полярники бухты Тихой провели теоретическую конференцию, на которой обсуждались вопросы второй главы «Краткого курса истории ВКП(б)». Было заслушано три доклада товарищей Третьякова, Дмитриева и Вдовиченко. Докладчикам было задано свыше 30 вопросов. В прениях выступило 6 человек. Конференция продолжалась 5 дней. Нередко горячая това-



На ледокольном пароходе «Малыгин». Стахановец — матрос I класса Кротов В. С. красит шлюпку

Фото Е. Шамрай



Архангельская строительная контора Севморпути строит дома для полярных станций

На снимке: разборка срубленного жилого дома перед отправкой его на пароходе в бухту Кожевникова

Фото Е. Шамрай

рическая дискуссия затягивалась далеко за полночь.

Теоретическая конференция помогла коллективу полярников познакомиться с тем, как образовалась Российская Социал-Демократическая Рабочая партия и возникли в ней фракции большевиков и меньшевиков. Докладчики и выступающие, готовясь к конференции, изучали не только главу из «Краткого курса истории ВКП(б)», но и замечательные ленинские работы «Что делать?», «Шаг вперед, два шага назад».

На Диксоне строится пневматическая сирена

На совещании капитанов судов, находившихся на рейде о. Диксона, обсуждался вопрос о строительстве пневматической сирены для туманной сигнализации в районе Диксона. Капитан ледокола «Ермак» тов. Сорокин, капитаны пароходов «Сталинград» и «Урицкий» тт. Ильин, Орловский и другие указали на целесообразность сооружения сирены на островке Медвежьем, что обеспечит бесперебойный подход и заход судов на Диксон в случае тумана.

Комиссией в составе представителей порта, Диксонстроя, Гидрографии определена площадка строительства. Диксонстрой обязуется закончить строительство и монтаж сирены в сентябре.

Год работы на острове Генриетты

Полярники острова Генриетты подвели итоги проделанной за год научной работы. Соревнование, взаимная помощь, дружная работа всего коллектива позволили не только выполнить, но и перевыполнить намеченную программу работ.

Хороший уход за самописцами дал отличные показатели: за год на пяти самописцах не было ни одной остановки часовых механизмов...

Сверх программы выпущено 25 шаропилотов, при максимальной высоте 13 200 м. и средней высоте 4 км.

Полярники систематически ведут наблюдения за перемещением ледника, выявляют прирост и расход льда.

Успешно проводятся гидрологические работы. Характерно, что в 1937 г. из-за постоянного дрейфа окружающих льдов и трудности передвижения по леднику и скалистым отвесным берегам острова, инженер-гидролог от этих работ отказался. Коллектив полярников устроил спуск с ледника к морю. Через трещины навели мостки. По отвесной 15-метровой ледниковой стене вырубили лестницу. Начиная с первого марта, ежедневно, в любую погоду, берутся пробы морской воды, измеряется температура воды. Зимой, выбрав момент слабого дрейфа и поль-

зуясь наличием небольшого припая, несмотря на опасность быть оторванными от берега, были сделаны две суточные гидрологические станции. Регулярно, в течение десяти месяцев, каждые двадцать дней выпускаются буи.

На станции нет специального гидролога. Все эти научные работы проводятся сверх плана при участии всего коллектива. Работами руководит старший метеоролог, комсомолец т. Карышев.

В этом году не намечен рейс парохода к острову. Коллектив обещает и в следующем году работать не покладая рук.

Инициатива радиста Листова

В течение нескольких лет на радиостанции мыса Челюскина бездействовал длинноволновый передатчик, схема которого была нарушена. Старший радиотехник тов. Листов в свободное время приступил к постройке нового, более мощного, длинноволнового передатчика. Был использован старый каркас, найдены необходимые детали и собран новый передатчик мощностью не менее полкиловатта. Монтаж передатчика выполнен безукоризненно, детали размещены удобно.

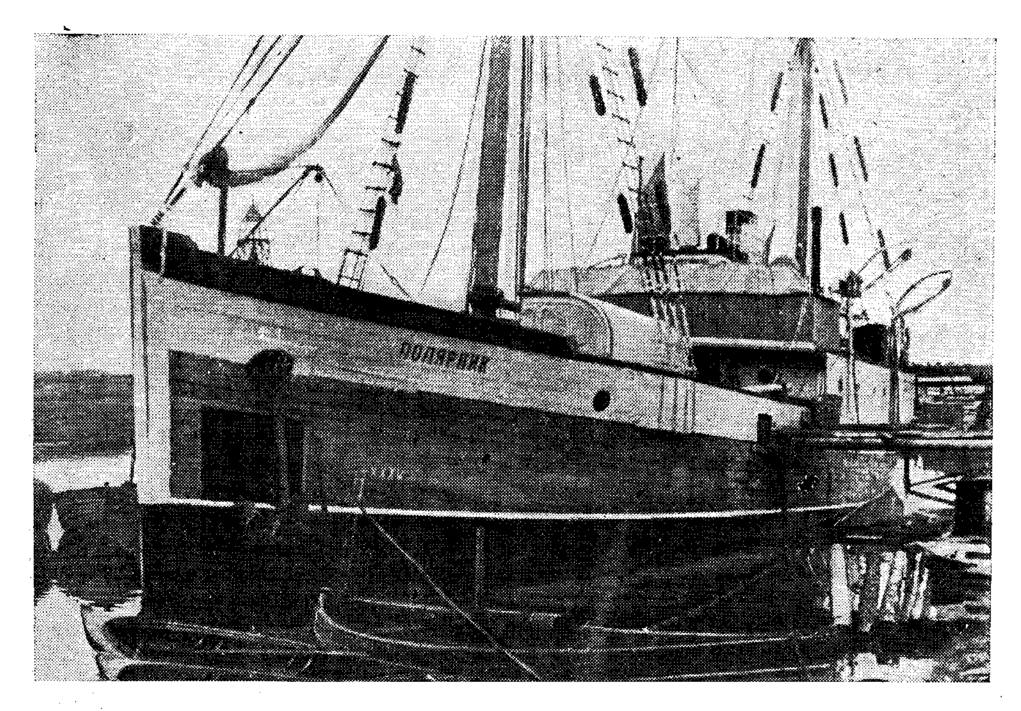
Передатчик был готов, испытан и введен в эксплоатацию еще до начала навигации. Он надежно обеспечил связь полярной станции, которая теперь не зависит от капризов коротких волн.

За проявленную инициативу начальник Управления полярных станций тов. Кренкель премировал тов. Листова месячным окладом.

Новый учебный год в Гидрографическом институте

Гидрографический Институт в этом году принимает 140 человек. В новом гидрометеорологическом факультете будут готовиться инженеры-гидрометеорологи для работы на полярных станциях. К приемным испытаниям допущено 205 человек. 23 отличника приняты без испытаний. Среди поступающих много приезжих с Украины, Белоруссии, Урала, Сибири, Якутии, Дальнего Востока, Архангельска и др.

В этом году начинает работать гидрографический техникум, куда будет принято 50 человек.



Новое гидрографическое судно «Полярник», построенное судоремонтными мастерскими Севморпути в г. Архангельске

В навигацию 1939 г. «Полярник» проводит экспедиционные работы в Карском море

Фото Е. Шамрай



В июле с Новой Земли на экскурсию в Москву приехали Ледков Г. И., Ледков В. И., Вылко К. С. и Вылко Г. И.

Эти четыре молодых ненца прошли трехлетний курс обучения на полярной станции Маточкин Шар. Все они родились на Новой Земле. Ледков В. И. в Малых Кармакулах, остальные в Белушьей губе. Трое из них — комсомольцы. Г. И. Вылко изучил радио-дело и сейчас работает на станции радистом. Остальные товарищи помимо получения общеобразовательных знаний изучили слесарное дело, двигатели. Они тоже работают на станции.

На снимке (слева направо) 1-й ряд: К. С. Вылко. Г. И. Вылко. 2-й ряд: Г. И. Ледков, В. И. Ледков.

Рабочие-строители выехали на север Якутии

На Крайний Север Якутии отправилось шесть бригад рабочих строителей Якутстроя. Рабочие — плотники, столяры, печники, пильщики — выехали на работу по строительству новых школ, больниц, магазинов, факторий, пекарен, жилых домов, интернатов, бань.

Бригады уехали сроком на три года. Направились они в Булун, Устьянск, Верхоянск, Дружину, Саскылах и Чекурдах. Группа строителей улетела в Верхоянск на самолете.

Все бригады проинструктированы как внедрять скоростные методы строительства. Строительные работы начнутся по приезде бригад на места. За 4 месяца должна быть выполнена годовая строительная программа.

Трудящиеся якуты, эвенки получат много новых домов для жилья, школ, больниц, помещений для ведения культурной торговли и т. д.

Летний отдых пионеров

В этом году Чукотская культбаза организовала два пионерлагеря, в которых живет 62 школьника. Среди них дети местного кочующего населения.

В четырех километрах выше Сангар, на берегу Лены, в этом году открыт первый пионерский лагерь для детей Сангарских горняков. В лагере отдыхало 50 пионеров. Два года назад на месте, где расположен пионерский лагерь, была непроходимая тайга.

15 пионеров и школьников Амдермы выехали на ледокольном пароходе «Русанов» в Архангельск, а затем оттуда направились в подмосковный пионерский лагерь Севморпути. Часть школьников поехала в детский санаторий в Одессе. В подарок пионерам столицы ребята привезли коллекцию плавикового шпата и других полезных ископаемых, имеющихся в Амдерме, а также модель чума.

Кружок шоферов-любителей

Еще в декабре прошлого года, по инициативе комсомольцев, на Амдерминском руднике, организовался автокружок, которым руководил шофер т. Рогожин. Во время летних экзаменов из 21 кружковцев 19 человек успешно сдали испытание.

На полях совхоза «Полярный»

К началу августа на полях совхоза «Полярный» появились дружные всходы картофеля. В нынешнем году на полях нет огрехов. В хорошем состоянии капуста.

Совхоз реализовал через торговую сеть около 4 тонн огурцов, 1 тонну лука, 500 килограмм салата, 200 килограмм шпината, 60 килограмм укропа, около тонны редиса.

Недавно в совхозе установлен калифорнийский насос. С помощью трактора подается из Енисея вода. Она течет рукавами, орошая парники и теплицы.

Переход автоколонны по Якутии

От Якутска до Верхоянска — 1 200 километров трудно проходимого пути. Здесь часто встречаются крутые подъемы и спуски, многоводные реки. Летом, осенью и весной здесь почти невозможно пройти: болота и топи преграждают путь. Зимой мешают снежные заносы. Торной дороги тут никто не прокладывал.

В этом году Якутстрою Главсевморпути понадобилось срочно доставить из Якутска в Верхоянск группу строителей, инструменты и оборудование для нового лесопильного завода. Одна только пилорама для завода весит 2 300 килограмм. Быстро перебросить людей и грузное оборудование можно было только на автомашинах.

На проведение этой операции выделили лучших людей. Начальником автоколонны был назначен заведующий гаражом Якутстроя тов. Сковитин; прежде он работал шофером, перебрасывал грузы на Ангаро-Алданском тракте. В автоколонну назначили водителей тт. Черных, Н. Черкашина, Зайцева, Огородникова, Лелетина, Черепанова и С. Черкашина.

Четыре трехтонных машины «ЗИС» двинулись в путь. Дорога до Батамая (около 220 километров) заняла 10 ходовых часов. Дальше — за Сегенкелем — стало хуже: встретились снежные заносы. Машины глубоко погружались в снег, колеса буксовали. На протяжении четырех километров пришлось вытягивать машины на руках. Копали снег до твердого грунта, рубили деревья и делали настил. 400 километров пути отняли 10 суток. Люди не считались со временем, работали по 16 часов в сутки. Отдыхали в тайге — в палатках.

За Мойюрахом встретилось болото с высокими кочками. С большим трудом проходили до двух километров в час. Колонна вышла на реку Сартан. Снежные сугробы покрывали лед. Снег не выдерживал тяжести машин, они проваливались. Снова на протяжении больше сотни километров пришлось пробивать дорогу.

Не обошлось и без поломок. Ремонт проводили быстро. Машины, нуждавшиеся в ремонте, оставались, а другие продолжали путь. Заменив на машине сломанную деталь, водители догоняли колонну по проторенному пути.

Все машины прибыли в Верхоянск. Строители и оборудование для лесопильного завода были доставлены.

Затем автоколонна двинулась в обратный путь. Дружная и самоотверженная работа коллектива обеспечивала выполнение сложного задания. Автоколонна в полном составе благополучно вернулась в Якутск.

Задание было выполнено досрочно. Вместо месяца машины находились в пути 20 дней.

Библиотечка «Стахановцы Арктики»

Вышли из печати первые книжки библиотечки «Стахановцы Арктики», издаваемой Политуправлением Главсевморпути.

Опыт работы по составлению краткосрочных ледовых прогнозов и ледовой информации гидролог Б. Иванов описал в книжке «На ледовой вахте».

Об интересных работах по рационализации энергохозяйства полярной станции острова Диксона рассказывает Н. Шеховцов в книжке «Заметки электротехника».

Штурман Н. Жуков свою книжку «Ледовая разведка» посвятил описанию работы полярных летчиков на разведке льдов.

Повар полярной станции острова Врангеля И. Кузякин в книжке «Советы полярного повара» рассказывает о том, как лучше организовать питание полярников и об использовании местных продовольственных ресурсов (медвежатины, мяса морского зверя, полярной дичи).

Работа механизированного транспорта на нашей самой северной полярной станции описана Н. Мартыновым и С. Войновым в книжке «Трактора и вездеходы на острове Рудольфа».

Книжка синоптика Н. Шацилло «Служба погоды в Карском море» передает опыт синоптиков острова Диксона по обслуживанию морской и воздушной навигации.

Об организации работы полярной станции, благоустройстве полярного поселка рассказывается в книжке бывшего начальника полярной станции В. Соколова «Три года на острове Котельном».

Ветеринарный фельдшер Чаунской культбазы И. Тихоненко в книжке «Ездовые собаки Чукотки» делится опытом своей работы по созданию рационального собаководческого хозяйства.

Агроном Нарьян-Марской зональной сельскохозяйственной станции В. Кругликов в книжке «Северные урожаи» рассказывает о выращивании овощей в открытом грунте на 69 градусе северной широты.

Сборник фольклора Нганасан

В Игарское отделение КОГИЗа поступил для продажи сборник легенд и сказок нганасан. Нганасане — одна из самых малочисленных народностей Крайнего Севера, кочующих в Северной тундре Таймырского национального округа.

Сборник фольклора нганасан выпущен красноярским Краевым издательством. Легенды и сказки обработаны тов. Долгих.

От редакции

В № 2 журнала «Советская Арктика» тов. Кононов в статье «О стахановском движении в предприятиях Главсевморпути» писал, что «совершенно правильно «руководитель» областного комитета т. Демьянчик за опошление социалистического соревнования, за способствование рваческим авантюристическим элементам, расхищение государственных средств, за нарушение профдемократии снят Пленумом областного комитета союза с поста председателя обласкома».

В редакцию журнала «Советская Арктика» доставлены материалы, свидетельствующие, что партколлегия по Якутской области вынесла решение о том, что предъявленные тов. Демьянчику обвинения не подтвердились и что снятие его с работы председателя Обкома союза считать неправильным. Президиум Якутского обкома союза Севморпути постановил отменить постановление президиума от 27 ноября 1938 г., восстановить тов. Демьянчика членом пленума и президиума ОК союза и считать тов. Демьянчика реабилитированным.

Художеств.-технич. редактор М. А. Перельман

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. 2-43-86, 2-17-53.

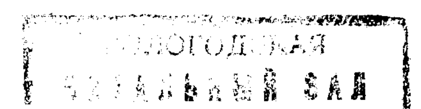
Сдано в набор 28/VII—11/IX 1939 г. Подписано к печати 7/X 1939. г. Бум. 70×108 см. 7¼ печ. л. (11 авт. л.) 120 000 тип. зн. в бум. л. Уполн. Мособлгорлита № Б—7672. Зак. тип. 946. Тираж 10000.

18-я типография треста «Полиграфкнига», Москва, Шубинский пер., 10.

Советская Арктика

№ 9 ● СЕНТЯБРЬ ● 1939 г.

СОДЕРЖАНИЕ







ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ

ЛЕНИНГРАД, 1, ПРОСП. 25 ОКТЯБРЯ, д. № 7/9.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

на 1940 год

НА ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Советская Арктика

ОРГАН ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ при СНК СССР И ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

«СОВЕТСКАЯ АРКТИКА» освещает основные вопросы освоения Северного морского пути и превращения его в нормально действующую водную магистраль.

«СОВЕТСКАЯ АРКТИКА» освещает деятельность Главсевморпути на всех основных участках Арктики: морские, речные и воздушные сообщения; работа полярных станций; научно-исследовательская работа; освоение естественных богатств Крайнего Севера; хозяйственный и культурный подъем коренного населения Крайнего Севера, его участие в социалистическом строительстве.

«СОВЕТСКАЯ АРКТИКА» популяризирует опыт стахановцев Арктики, помещая их статьи в специальном отделе «Трибуна стахановца».

Журнал освещает партийную и комсомольскую жизнь Арктики.

«СОВЕТСКАЯ АРКТИКА» показывает роль русского народа в завоевании Арктики. Из номера в номер в журнале даются исторические статьи и очерки о русских путешественниках и исследователях Арктики.

В журнале публикуются художественные очерки и рассказы, отображающие жизнь новой, Советской Арктики, жизнь и работу ее передовых людей.

«СОВЕТСКАЯ АРКТИКА» помещает библиографические статьи на выходящую арктическую литературу в СССР и дает материалы из иностранной печати о работе в Арктике за границей.

Журнал рассчитан на работников всех учреждений и организаций Главсевморпути.

Моряки арктического флота, полярные пилоты, люди полярных станций, служащие управлений и отделов Главсевморпути, партийные и комсомольские работники обмениваются в журнале опытом своей работы.

В журнале найдут много интересного и массы читателей нашей страны, интересующиеся Советской Арктикой.

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА НА ЖУРНАЛ:

на год (12 номеров) — 24 руб.
на полгода (6 номеров) — 12 руб.

Подписка принимается всюду на почте, почтальонами, организаторами подписки Союзпечати на предприятиях и в учреждениях, уполномоченными Издательства Главсевморпути.

Цена 2 руб.

